

Nylands NTM- centrals plan för väghållningen och trafiken 2026–2029

[Ingångssida](#) » [Ekonomiska och verksamhetsmiljö](#)

Ekonomiska och verksamhetsmiljö

- [Förord](#)
- [Utsikter för väghållningen](#)
- [Väghållningens verksamhetsmiljö](#)
- [Finansiering av väghållningen](#)

Förord



Stamväg 51
Bild: Mikko Seila

Med väghållningen ser man till att vardagen är smidig och trygg för oss alla

I väghållarens vardag behövs långsiktighet och ihärdighet. Det krävs också att man är lyhörd för kundernas behov och att man agerar i enlighet med dem, dock så att man är medveten om ramvillkoren för verksamheten och informerar om dem. Kundernas förväntningar är ibland större än vad vi kan uträtta, men även i dessa fall kommer vi fram till en gemensam förståelse för situationen genom dialog. NTM-centralens värderingar – kundorientering, sakkunskap och samarbete – syns genuint i väghållningens vardag.

Den gångna vintern var varierande med tanke på vägunderhållet, men inte den svåraste av de senaste vintersäsongerna. I Esbo och Raseborg hörde kundnöjdheten under vintern till den bästa i landet. Våra kunniga serviceproducenter och beställarna ska ha tack för det. Verksamhetsmiljön i området är mycket krävande.

Den kommande sommaren pågår många vägarbeten. Beläggningsarbeten utförs på drygt 600 kilometer landsväg och dessutom förbättras cirka 30 kilometer gång- och cykelvägar. Vi når inte helt och hållet fjolårets beläggningskilometer, men vi vidtar betydligt fler åtgärder än tidigare år på medellivliga region- och förbindelsevägar. En liten del av den beviljade tilläggsfinansieringen, den s.k. reparationsskuldfinansieringen, riktas också till broar. Trafiksäkerheten förbättras bl.a. genom istandsättning av vägräcken och

förstärkning av bergsskärningar samt genom en rad små förbättringsåtgärder som vi har planerat gemensamt i trafiksäkerhetsgrupperna i området. I år kan vi reparera även annan utrustning och andra anordningar i betydligt större utsträckning än de senaste åren.

Inom området för NTM-centralen i Nyland finns två MBT-regioner, Helsingforsregionen och Lahtisregionen. MBT-avtalen 2024–2035 ingicks i slutet av 2024 och genomförandet av de åtgärder som avtalats i dem har inletts på många ställen. Som en traditionell åtgärd i anslutning till MBT-avtalen kommer små samfinansierade förbättringsprojekt att skapa sysselsättning i regionerna under de kommande åren. I Helsingforsregionen gäller projekten under denna avtalsperiod kranskommunerna i KUUMA-regionen. De avtalade investeringarna ska vara klara före utgången av 2029. MBT-avtalet omfattar också betydande stora utvecklingsinvesteringar i landsvägarna i området: riksväg 12 Mankala–Tillola mellan Lahtis och Kouvola, Ring I Marknutens planskilda anslutning i Esbo samt Lahtisleden (riksväg 4) på avsnittet Ring I–Ring III och Luftbrons planskilda anslutning i Helsingfors. Trafikledsverket genomför de stora utvecklingsprojekten och enligt den preliminära tidtabellen inleds upphandlingarna av dessa i år och nästa år. I MBT-avtalet för Helsingforsregionen ingår också en utredning med riksomfattande strategiska konsekvenser, där staten utreder rollen och den riksomfattande betydelsen hos huvudstadsregionens huvudleder i samarbete med kommunerna i huvudstadsregionen under 2025. I denna utredning ligger fokus på att samordna boendet och trafiken på ett sätt som beaktar helhetskonsekvenserna.

De nya projekt som regeringen utsåg vid vårens ramförhandlingar gäller bl.a. Västra Nyland, särskilt riksväg 25 mellan Mjölbolsta och Svartå, som väntat länge på byggfinansiering. När det gäller projektplaneringen kan man nämna förslaget vid ramförhandlingarna om att inleda planeringen av den s.k. Ring IV mellan riksväg 3 och Tusbyleden (sv 45) norr om Helsingfors-Vanda flygplats. Båda projekten har länge varit föremål för både diskussion och planering. När det gäller projektet för Moreeni planskilda anslutning på riksväg 3 i Tavastehus, som man fattade beslut om i fjol, har spaden redan satts i jorden.

NTM-centralerna förbereder sig för närvarande också på inledandet av verksamheten i det riksomfattande tillstånds- och tillsynsverket samt livskraftscentralerna 1.1.2026. Inom trafiksektorn innebär detta förutom att bygga ett nytt slags samarbete i markanvändnings- och miljöfrågor mellan de nya ämbetsverken, att flytta uppgifter som gäller persontrafiken, dvs. uppgifter i anslutning till ordnandet av kollektivtrafiken, till Transport- och kommunikationsverket Traficom samt att dela upp det nuvarande ansvarsområdet för trafik vid NTM-centralen i Nyland på tre livskraftscentraler. Livskraftscentralen i Nyland kommer att finnas i landskapet Nyland, trafikuppgifterna i Egentliga Tavastland överförs till området för Livskraftscentralen i Inre Finland och trafikuppgifterna i Päijänne-Tavastland till det område som Livskraftscentralen i Sydöstra Finland bildar. Ändringen görs flexibelt genom att information och expertis överförs på så sätt att verksamheten gentemot kunder och intressentgrupper fungerar utan avbrott.

Hela ledningsteamet och experterna vid ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid NTM-centralen i Nyland tackar gemensamt alla aktörer och väganvändare i vårt område för ett gott samarbete till nytta för väghållningen!

1 juni 2025

Päivi Nuutinen

Direktör för ansvarsområdet för trafik och infrastruktur



Ledningsteamet för ansvarsområdet trafik och infrastruktur. Från vänster Päivi Nuutinen, Ylva Wahlström (trafiksysteem), Heli Siimes (projektplanering) och Timo Karhumäki (väghållning). Anu Vilamaa (investeringar) och Tuomas Vasama (underhåll) från södra upphandlingsområde saknas på bilden.
Bild: Memmi Ojantola

Se även

[Regionförvaltningsverkens samt närings-, trafik- och miljöcentralernas strategi 2024–2027](#)

Utsikter för väghållningen



Reparationsåtgärderna i vägnätet på rimlig nivå

Prisnivån på beläggningsentreprenader inom verksamhetsområdet för NTM-centralen i Nyland verkar sjunka något i år jämfört med i fjol. Detta är en bra riktning, eftersom avsikten är att vidta åtgärder särskilt på vägarna i det lägre vägnätet, där reparationsskulden har vuxit mest under årens lopp. På dessa vägar är priset för reparationsmetoderna per kilometer dyrare, eftersom man förutom ny beläggning också är tvungen att stärka vägkonstruktionerna på många ställen. Det slutliga beläggningsprogrammet blir klart i juni när man har fattat beslut om alla konkurrensutsättningar och möjliga extra objekt.

Broreparationer görs som vanligt runt om i vårt verksamhetsområde, men på arbetslistan finns också allt fler reparationer av tunnlar. Reparationen av Nordsjö tunnel inleds i höst med en entreprenad som leds av Fintraffic och för 2026 planeras en reparation av Fiskars tunnel i Raseborg. Dessutom förstärks kritiska bergsskärningar, saneringen av belysningen fortsätter och mindre istandsättningar görs av bullerskydd och trafikanordningar. Under den kommande fyraårsperioden avslutas livscykelprojekten för motorvägarna E18 Muurla-Lojo (2029) och E18 Forsby-Lovisa-Kotka (2026). Förberedelserna för att ta emot dem har redan inletts.

Det verkar som om reparationerna av beläggningar och andra vägkonstruktioner kan fortsätta effektivt även nästa år och åtminstone på 2025 års nivå, eftersom Finansministeriet kommer att föreslå ett nationellt tillägg på 120 miljoner euro i budgeten för 2026 för att åtgärda reparationsskulden som en del av regeringens tidsbundna investeringsprogram.

Förbättringsprojekt i MBT-avtal

I slutet av 2024 undertecknade de två MBT-regionerna i vårt verksamhetsområde, dvs. Helsingfors- och Lahtisregionerna, avtal om projekthelheter för de kommande åren tillsammans med de övriga MBT-regionerna i landet. Genomförandena sträcker sig ända till 2029 och omfattar en mycket betydande projektstock på cirka 35 miljoner euro i kommunerna i KUUMA-regionen i anslutning till MBT-avtalet för Helsingfors, och i Lahtisregionen investeringar på cirka 7 miljoner euro i små landsvägsförbättringsprojekt tillsammans med kommunerna. I Lahtisregionen är projekthelheten redan klargjord, men för KUUMA-kommunernas del klarnar en del av projekten först i slutet av 2025.

I övrigt är utsikterna för små förbättringsprojekt svaga. Under innevarande år har vi fått lite finansiering via Trafikledsverket för genomförande av trafiksäkerhetsprojekt. Med hjälp av den kan vi inleda bl.a. genomförandet av det viktigaste nya belysningsobjektet på riksväg 4 mellan Kervo och Träskända. Dessutom genomför vi några små objekt som främjar säkerheten för gång- och cykeltrafiken på olika håll i vårt verksamhetsområde.

I MBT-avtalet för Helsingforsregionen kom man dessutom överens om att inleda genomförandet av projekten Ring I Marknutens planskilda anslutning, samt riksväg 4 på sträckan Ring I–Ring III och Luftbrons planskilda anslutning. Trafikledsverket genomför dessa stora utvecklingsprojekt. Vid ramförhandlingarna våren 2025 behandlades dessutom inledandet av flera stora och sedan länge planerade projekt i Nyland. Den utförligare tidsplanen för och innehållet i dessa klarnar under 2025.

Från och med 2026 fortsätter vi i nya verksamhetsområden

När livskraftscentralerna inleder sin verksamhet i början av 2026 avslutas en 15-årig period i Nylands och Tavastlands gemensamma väghållningshistoria. I fortsättningen kommer uppgifterna inom väghållningen för det nya Livskraftscentret i Nyland att omfatta landskapet Nyland. Huvudprincipen är att pågående entreprenader och projekt slutförs utan avbrott med den gamla ansvarsfördelningen, men att varje nytt livskraftscenter fattar beslut om nya avtal och starter inom sitt område. Övergångsperioden för underhållsentreprenader för landsvägar blir flera år lång. För Päijänne-Tavastlands del bedrivs myndighetssamarbete i fortsättningen i riktning mot Kouvolan och för Egentliga Tavastlands del i riktning mot Tammerfors. För vägtrafikanterna syns ändringen inte just alls.

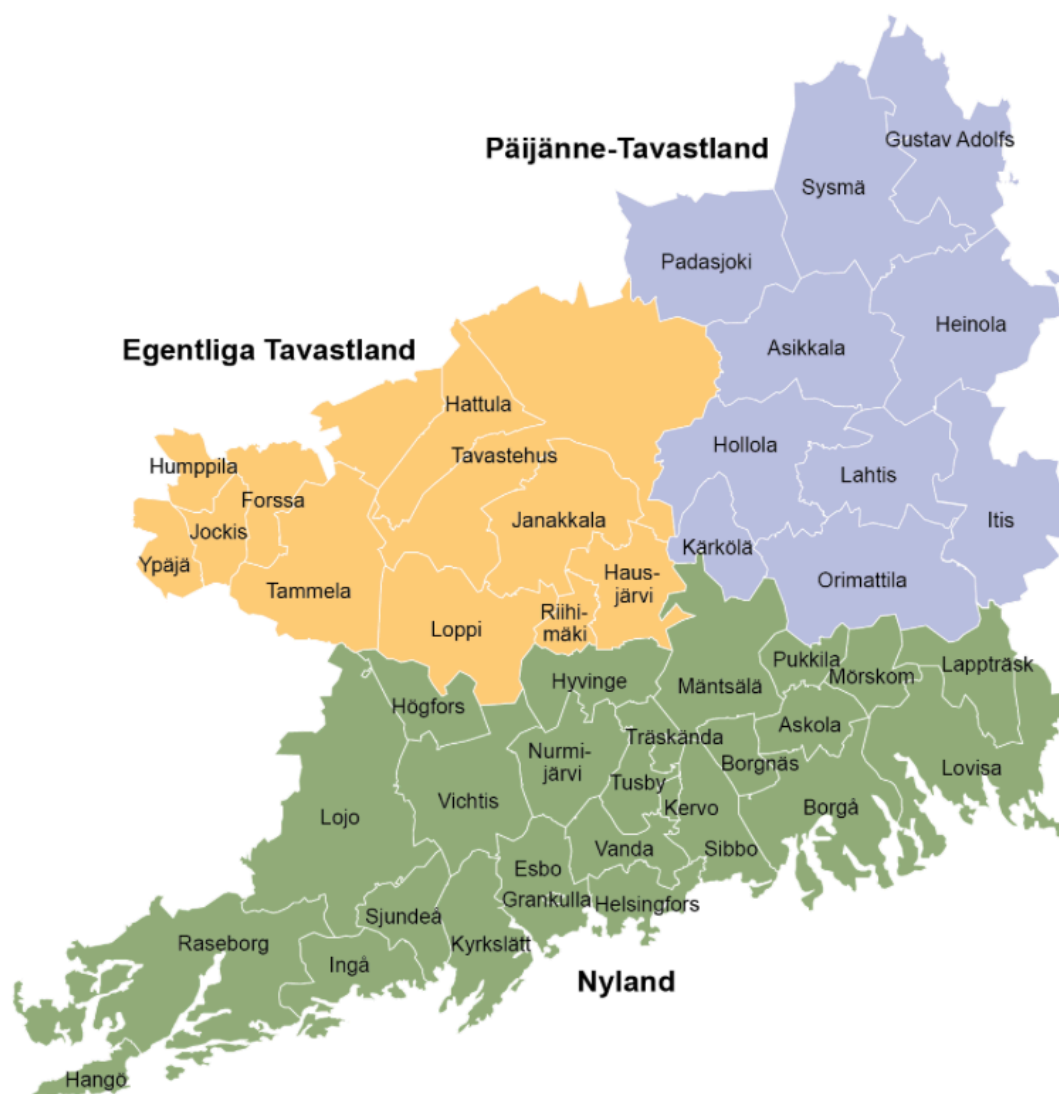
Visste du?

Med **reparationsskuld** avses den summa som skulle behövas för att förbättra trafiklederna så att de motsvarar dagens behov.

Se även

[Statistikcentralen – Jordbyggnadskostnadsindex](#)

Väghållningens verksamhetsmiljö



NTM-centralen i Nyland ansvarar för väghållningen i landskapen Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland. I sammanlagt 47 kommuner i dessa tre landskap bor totalt över två miljoner människor, dvs. nästan 40 procent av hela landets befolkning. Den största befolkningskoncentrationen finns i Nyland. Nästan 60 procent av invånarna i området för NTM-centralen i Nyland bor i huvudstadsregionen och sammanlagt mer än 80 procent bor i landskapet Nyland. Den andra ytterligheten är kommuner med några tusen invånare, som är några få i alla tre landskap.

Av landskapen är Nyland Finlands största arbetsplats- och ekonomiområde. Servicebranschernas sysselsättande andel är särskilt stor i Nyland. De mest sysselsättande näringsgrenarna i Nyland är IT-branschen, kontorsarbete och administrativt arbete samt oljeraffinering. De mest sysselsättande näringsgrenarna i Egentliga Tavastland är metallförädling, tillverkning av mineralprodukter samt livsmedelsindustrin och i Päijänne-Tavastland livsmedelsindustrin, särskilt dryckesvaruindustrin, möbelindustrin och sågindustrin. Både i Päijänne-Tavastland och Egentliga Tavastland är förädlingens andel av näringsgrenarnas sysselsättning över en fjärdedel. I alla tre landskap finns i synnerhet jord- och skogsbruk som behöver förbindelser i det lägre vägnätet.

Flera huvudleder i väg- och bannätet möts i området. Helsingfors-Vanda är landets viktigaste och största internationella flygplats och i praktiken den enda flygplatsen för godstrafik. År 2022 stod hamnarna i området för nästan hälften av de godstonnage som transporterades via hamnarna i Finland. Sköldvik hamn i Borgå är Finlands största hamn mätt i transportmängd och Helsingfors hamn

är Finlands viktigaste styckegodshamn och den tredje största hamnen för godstrafik. Färjetrafiken mellan Helsingfors och Tallinn är förutom för passagerartrafiken en betydande transportförbindelse även för lastbilar och trailer mellan Finland och Centraleuropa.

Vägnätet i området utgör cirka 12 procent av hela landets vägnät, men där uppstår cirka en tredjedel av hela landets trafikprestation. De största branscherna inom vägtransporterna i Nyland är byggande, livsmedel och energi. Nyland är ett avgångs- och ankomstområde för rikets logistik samt en knutpunkt där många av industrins och handelns leveranskedjor korsar varandra. En fungerande logistik i området har betydelse för smidigheten i logistiken och för leveranskedjorna i hela landet, såsom för livsmedelsdistributionen. De största branscherna inom vägtransporterna i både Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland är byggandet samt skogs- och livsmedelsindustrin. Ur logistikens perspektiv är Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland utöver den egna näringsstrukturen viktiga landskap för förmedling av godstrafik. Huvudvägnätet i hela området för NTM-centralen i Nyland och dess funktion är betydande även på riksnivå och antalet godstonnage som transporteras i vägtrafiken är stort. Över hälften av huvudvägkilometrarna i området finns i Nyland, och cirka en femtedel båda i Egentliga Tavastland och i Päijänne-Tavastland. Den tunga trafiken på huvudvägarna står för över en fjärdedel av transportprestationerna på huvudvägarna i hela landet. Även på region- och förbindelsevägarna är den tunga trafikens transportprestationer stora i området.

År 2024 var trafikprestationen nästan 6 procent mindre i Nyland, mer än 5 procent mindre i Egentliga Tavastland och mer än 2 procent mindre i Päijänne-Tavastland jämfört med situationen 2019. På riksnivå var den totala trafikprestationen 2024 cirka 6 procent mindre än 2019.

Tabell: Verksamhetsmiljöns och trafikens nyckeltal

		Nyland	Egentliga Tavastland	Päijänne- Tavastland	NTM-centralen i Nyland, sammanlagt	Andel av hela landet
Befolkning 2025 (31.12.2024)	pers.	1 782 300	169 455	204 635	2 156 390	38 %
Befolkningstillväxt 2010–2024	pers.	249 991	-5 100	-4 142	240 749	92 %
Arbetsplatser (2023)	st	866 415	63 781	75 709	1 005 905	42 %
BNP (2022)	milj. euro	104 081	6 598	7 724	118 403	44 %
Markareal (1.1.2025)	km ²	9 109	5 200	5 716	20 024	7 %
Landsvägar (1.1.2025)	km	4 548	2 224	2 464	9 235	12 %
Trafikarbete 1.1.2025 (ÅDT 2024)	milj. bilkm	7 912	1 565	1 595	11 072	31 %
Godstrafik transportarbetet (2024)	milj. tkm	3 895	759	762	5 416	21 %
Livligt trafikerade vägar (ÅDT > 15 000 fordon/dygn, 2024)	km	390	68	68	525	56 %
Landsvägar belägna cykel- och gångvägar (1.1.2025)	km	757	179	213	1 149	19 %
Personskadeolyckor på landsvägar (2020–2024)	st	1 722	350	348	2 420	29 %
Finansiering av bastrafikledshållningen exclusive separat finansiering (2025)	milj. euro	-	-	-	125	17 %
Finansiering av kollektivtrafiken, NTM (2025)	milj. euro	-	-	-	6	19 %

I Statistikcentralens senaste befolkningsprognos har man uppskattat att Finlands befolkning kommer att öka endast lite grann under de kommande två årtiondena, om man tittar på befolkningsutvecklingen i hela landet. Ökningen är väldigt ojämnt fördelad mellan landskapen. I huvudparten av landskapen minskar befolkningen, medan befolkningstillväxten koncentreras till området för NTM-centralen i Nyland och landskapet Nyland. Enligt prognosen kommer befolkningen att öka endast i landskapet Nyland samt i landskapen Birkaland, Egentliga Finland, Norra Österbotten, Österbotten, Mellersta Finland och Norra Savolax.

Även om vårt verksamhetsområde som helhet präglas av tillväxt och utveckling är skillnaderna mellan regionerna stora. Det är viktigt att säkerställa tillgängligheten i hela nätet. Att rikta de knappa resurserna effektivt och välja de mest effektiva metoderna i varje situation är väsentligt.

Visste du?

NTM-centralerna ser till underhållet av landsvägarna samt av anläggningar och utrustning i anslutning till vägarna. NTM-centralerna främjar också säkerheten och smidigheten i vägtrafiken genom att förbättra vägarna och bygga leder för gång- och cykeltrafik.

Kommunerna sköter sitt gatunät självständigt.

NTM-centralerna kan därtill bevilja understöd för förbättring av enskilda vägar.

Se även

[Trafikledsverket – Vägstatistik \(på finska\)](#)

[Fintraffic – Trafikvolymerna \(på finska\)](#)

[NTM-centralen – Guiden för enskilda vägar \(på finska\)](#)

Finansiering av väghållningen

FINANSIERING AV VÄGHÅLLNINGEN 2025 (SAMMANLAGT 160,5 M€)

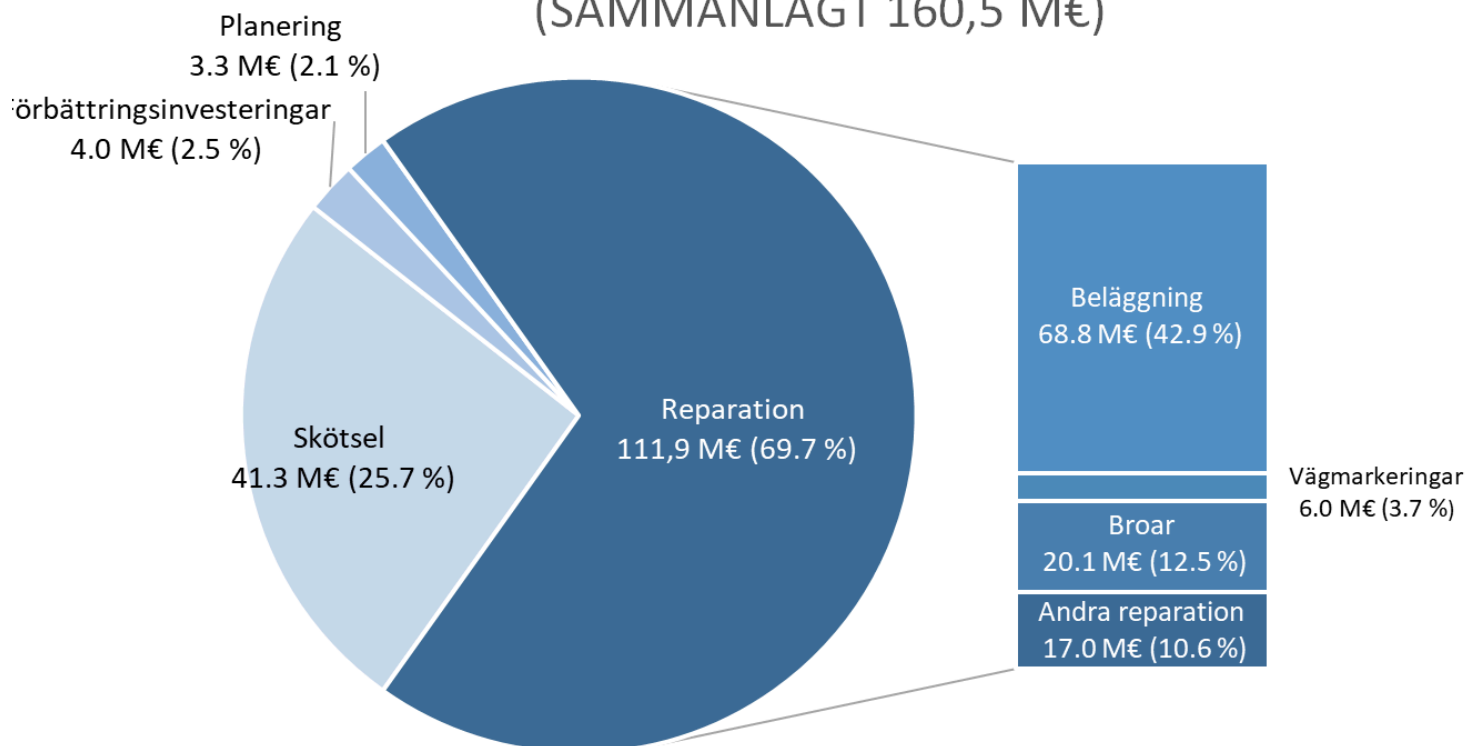


Bild: Finansieringen av väghållningen per produkt 2025 (sammanlagt 160,5 miljoner euro).

Finansiering av väghållningen 2025

Enligt situationen i juni NTM-centralen i Nylands finansiering för basväghållningen är cirka 129,1 miljoner euro 2025. Dessutom har NTM-centralen i Nyland fått 31,4 miljoner euro i reparationsskuldfinansiering, som används för beläggning. Med finansieringen av den grundläggande väghållningen sköts väghållningen inom det statsägda landsvägsnätet, med undantag av stora utvecklingsinvesteringar som Trafikledsverket ansvarar för. Beslutsfattandet om allokeringen av finansieringen och de projekt som genomförs styrs av NTM-centralen i Nylands strategi och de strategiska riktlinjerna för trafiken vid NTM-centralen i Nyland, som har som centralt mål att tillhandahålla ett fungerande trafiksystem och ett säkert vägnät för näringslivets och medborgarnas behov. Största delen av finansieringen av basstrafikledshållningen går till underhåll av vägnätet, det vill säga underhåll och reparationer som prioriteras enligt Trafikledsverkets verksamhetslinjer. Med underhållet säkerställs att vägnätet är tillgängligt för daglig trafik oberoende av väglaget och med reparationerna elimineras skador som beror på att vägnätet slits och åldras.

Planering

Med finansieringen av planeringen kan man utföra det trafiksystemarbete som hör till NTM-centralens grundläggande uppgifter och göra upp planer i anslutning till detta. Via Trafikledsverkets centraliserade planeringsprogram kan man inleda större områdesreserverings-, general- och vägplaner för trafiklederna.

Förbättring

Variationerna i finansieringen av NTM-centralens basstrafikledshållning syns särskilt i förbättringen av vägnätet och år 2025 är den knapp i förhållande till behoven. För genomförande av projekt för förbättring av basstrafikledshållningen i Trafikledsverkets investeringsprogram har NTM-centralen i år fått 1,5 miljoner euro för genomförande av trafiksäkerhetsobjekt. Med denna finansiering genomförs belysning på riksväg 4 mellan Kervo och Träskända, åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på Katrinevägen (lv 11459) i Vanda samt ett antal mindre lokalt viktiga trafiksäkerhetsobjekt. I december 2024 lade finansutskottet dessutom till finansiering i budgeten för 2025 för att genomföra följande förbättringsprojekt:

- Rv 25, komplettering av vägbelysningen på sträckan lv 1050 Gamla Kustvägen–Leppi, Raseborg
- Sv 54, förlängning av viltstängsel tre kilometer västerut från Sajatie mot Tammela, Loppi
- Lv 1571 och lv 1580, objekt som förbättrar trafiksäkerheten i omgivningen kring Isnäs skola och idrottsplan, Lovisa
- Lv 2804 Jockis–Vaulammi, byggande av gång- och cykelväg som ett samprojekt med kommunen, Jockis

I objekten som omfattas av tilläggsfinansieringen för innevarande år ingick till övriga delar planeringsobjekt, reparationer av beläggningar och förbättringar av grusvägar.

På basis av markanvändnings-, boende- och trafikavtalen, dvs. MBT-avtalen, för Helsingfors- och Lahtisregionerna inleds följande små samfinansierade förbättringsprojekt:

- Rv 25 och Kalevankatu anslutning, Hyvinge (utarbetande av byggplan)
- Lv 313, gång- och cykelväg på sträckan Lentotie–Urajärvi, Asikkala
- Lv 1421 Jokelantie, gång- och cykelvägen vid Palopuro, Hyvinge
- Förbättring av anslutningen vid Vähänummentie på landsväg 1452 vid Norraleden (lv 1456) och arrangemang för gång- och cykeltrafik, Träskända (utarbetande av byggplan)
- Lv 1456 Hirvihaarentie, gång- och cykelväg på sträckan lv 11711 Kuntomajantie anslutning–Sepänmäki, Mäntsälä

Skötsel

Den dagliga skötseln av landsvägarna är den viktigaste posten inom underhållet på årsnivå. I modellen för underhållsentreprenader för landsvägar betonas samarbetet mellan beställaren och entreprenören. Kostnadsnivån uppskattas ligga åtminstone på fjolårets nivå, men årsvariationen mellan olika åtgärder kan vara stor, eftersom vädret varierar från år till år. Dessutom påverkar bl.a. överskridningar av mål- och takpriserna samt indexändringar den slutliga kostnadsnivån.

Reparation

Beläggningsarbetet är den största kostnadsposten vid reparation. För 2025 har NTM-centralen utöver den normala reparationsfinansieringen fått 31,4 miljoner euro för reparationsskuld, som används för beläggning. Detta innebär att även målet för beläggningskilometrarna är större i år än genomsnittet. Prisnivån för beläggningen är liksom tidigare år hög, trots att priserna har sjunkit med i genomsnitt 5–10 procent jämfört med nivån 2024. I år beläggs klart fler objekt i det lägre vägnätet än under normala år, vilket inte skulle vara möjligt utan reparationsskuldfinansiering.

Reparationsobjekt som utsetts av riksdagen och som ska genomföras med fördelningsreserv i år är:

- Lv 2951 Lamintie, beläggning, Tavastehus
- Lv 2956, beläggning av gång- och cykelleden vid Rantatie på sträckan Messilä–
- kyrkbyn som samprojekt med kommunen, Hollola
- Lv 11141, förbättring av Stenbrovägen, Ingå
- Lv 11231, istandsättning av Kylmälävägen, Kyrkslätt
- Lv 11697, beläggning av Massbyvägen som ett samprojekt med regionens företag och kommunen, Sibbo
- Lv 11861 Ylikevägen, beläggning på sträckan Örnviksvägen–Hyssvägen och förbättring av kurva vid Bosgårdsvägens anslutning, Borgå
- Lv 11915, beläggning av Labbyvägen, Lapträsk
- Lv 13609 Pilpalantie, beläggning med början i Pilpala, Loppi
- Lv 13610, beläggning av början av Kalamajantie, Loppi
- Lv 13814 Haminankyläntie, beläggning, Hausjärvi
- Lv 13838 Viralantie, beläggning från riksväg 3, Janakkala
- Lv 13845 Lastuvuorentie, beläggning, Janakkala
- Lv 13937 Liesontie, beläggning, Tavastehus
- Beläggning av gång- och cykelleder i Padasjoki centrumområde (lv 3134, lv 14173 och lv 14174), Padasjoki

Åtgärder som genomförs med separat finansiering planeras enligt anslag och behov. Tyngdpunkten ligger på att förnya beläggningen och säkerställa att dräneringssystemen fungerar.

Anslagen för broreparationer är något större i år än året innan, cirka 20,1 miljoner euro. Av broarnas och rörbroarnas material påverkar i synnerhet prisutvecklingen för stål antalet objekt som repareras. För närvarande verkar kostnadsökningen ha planat ut. Ett index som beaktar priset på stål har införts för broobjekten för att minska entreprenörernas risker. Det ökar dock osäkerheten om de slutliga kostnaderna.

Det mest betydande reparationsprojektet när det gäller tunnlar är ersättningsinvesteringen för vägtunneln som leder till Nordsjö hamn i Helsingfors. Förbättring av omvägsarrangemangen i anslutningen mellan Österleden och Kallviksvägen har redan färdigställts. Den egentliga reparationen av tunneln inleds i höst.

Med basfinansiering kan man i år dessutom reparera mer utrustning och anordningar än under de senaste åren. De viktigaste reparationsobjekten är sanering av belysning, reparation av bergskärningar, förnyande av kantpålar och småskaliga reparationer av bullerhinder.

Visste du?

Basfinansieringen som NTM-centralen i Nyland har för väghållningen 2025 är cirka 125,5 miljoner euro. Dessutom har NTM-centralen i Nyland fått 31,4 miljoner euro i reparationsskuldfinansiering.

Se även

[Trafikverket – Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät 2025–2032 \(på finska\)](#)

[Trafikverket – Grundplan för trafikledshållningen 2025–2028](#)

[Finansutskottet – Objekten för riksdagens fördelningsreserv 2025 \(på finska\)](#)

[Små regionala investeringar, Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland \(på finska\)](#)

[Ingångssida](#) » [Verksamhet och mål](#)

Verksamhet och mål

- [Riktlinjer för trafiken](#)
- [Trafiksystemarbete](#)
- [Säker mobilitet](#)
- [Projektplanering](#)
- [Underhållet av vägnätet](#)
 - [Belagda vägar](#)
 - [Broar och andra krävande konstruktioner](#)
 - [Vägsador](#)
- [Kollektivtrafik](#)

Riktlinjer för trafiken



Strategi – en del av ledarskapets arkitektur

I de strategiska prioriteringarna för trafiken beskriver vi NTM-centralens roll och uppgiftsfält inom vårt verksamhetsområde samt förtydligar de viktigaste målen för vår verksamhet. De identifierade prioriteringarna ger oss riktlinjer för utvecklingen och planeringen av trafiksystemet samt väghållningen. Strategin är en del av ledarskapsarkitekturen och stöder oss i våra val och lösningar i det dagliga arbetet.

För utvecklingen av trafiksystemet och trafiksäkerheten samt i anslutning till väghållningen finns många ramvillkor och riksomfattande riktlinjer som styr oss, samt anvisningar som vi har tagit hänsyn till i de strategiska prioriteringarna för trafiken på så sätt att den regionala verksamhetsmiljön har beaktats.

Vi har delat in de strategiska prioriteringarna för trafiken vid NTM-centralen i Nyland i fyra delområden:

Hållbar trafik: Vi främjar hållbar mobilitet genom planer för resekedjor och för infrastruktur för hållbar mobilitet. Vid övergången till utsläppssnål trafik är det viktigt att utveckla infrastrukturen för gång, cykling och kollektivtrafik. Vi fäster avseende till exempel vid underfarter, anslutningsparkering och kollektivtrafikens hållplatsmiljöer. Vi deltar också i utvecklingen av bedömningen av klimatkonsekvenserna som en del av konkretiseringen av klimatkonsekvenserna. I trafiksystemplaneringen beaktar vi sociala konsekvenser och ökar vår kompetens inom detta område.

Livskraftig region: Vi fokuserar på smidighet i och utveckling av rese- och transportkedjor. Smidiga anslutningar inom kollektivtrafiken är en viktig del av resekedjornas funktion. Vi säkerställer smidiga transporter till hamnar och terminaler i väg- och gatunätet samt utvecklar rastplatser och väntområden för den tunga trafiken.

Säker trafik: Våra åtgärder inriktas på fyra delområden: utveckling av säkerheten med hjälp av digitalisering och automatisering, aktivt säkerhetssamarbete, förbättring av trafikinfrastrukturen samt säkerställande av trygga körhastigheter. Vi fortsätter det aktiva samarbetet med alla centrala aktörer för att främja trafiksäkerheten. Vi förbättrar också gång- och cykelförbindelserna. Trafiksäkerheten är en gemensam sak för alla och kräver ett omfattande samarbete mellan olika aktörer. Därför satsar vi på åtgärder enligt den riksomfattande trafiksäkerhetsstrategin tillsammans med andra aktörer.

Aktivt samarbete och förutseende växelverkan: Vi är en aktiv aktör i planeringen av och övningarna inom beredskapssamarbetet tillsammans med andra myndigheter. Vi satsar på kommunsamarbete och proaktiv dialog för att bättre kunna svara på kommunernas behov och främja den regionala utvecklingen. Vi informerar aktivt om NTM-centralens arbete via olika kanaler och förtydligar informationshanteringen och -delningen i vår organisation. För att vi ska kunna agera effektivare än tidigare stärker vi NTM-centralens interna samarbete över enhets- och ansvarsområdesgränserna. Vi deltar och är en aktiv aktör i verkställandet av ämbetsverksreformen av regionförvaltningen för att förändringen ska vara så smidig som möjligt för både vår personal och våra intressentgrupper.

Strategins långsiktighet – att hålla kursen mitt bland förändringar

Att ha en långsiktig strategi är en central faktor när det sker betydande förändringar i vår verksamhetsmiljö. Det nya regeringsprogrammet medförde en regionförvaltningsreform som syftar till att effektivisera ordnandet av offentliga tjänster och förbättra den regionala jämställdheten. Trots att de administrativa strukturerna förändras är de principer som ligger till grund för strategin fortsatt aktuella och stakar också framöver tydligt ut riktningen för vår verksamhet.

Förändringen i säkerhetsmiljön framhäver beredskapens betydelse. De globala och lokala säkerhetshoten är i dagsläget mångfacetterade och oförutsägbara, vilket kräver att beredskapen upprätthålls och utvecklas kontinuerligt. Beredskapens betydelse har ökat under de senaste åren och vi har intensifierat samarbetet med andra myndigheter. En övergripande trafikstrategi säkerställer att ett enskilt fenomen eller en förändring i verksamhetsmiljön inte ändrar riktningen för vår verksamhet på bekostnad av de övriga målen.

För att stävja klimatförändringen och anpassa sig till den krävs långvariga åtgärder som vi redan har integrerat i vår normala verksamhet. När det gäller hållbar trafik utvecklar vi vår kompetens för att framtidens trafiksystem ska vara ännu mer jämlikt än tidigare för alla som rör sig i trafiken. Trafiksäkerheten främjas i alla skeden, från planläggning till trafiksäkerhetsupplysning för vägtrafikanter. När det gäller att se till verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och godstrafiken blickar vi längre bort än kommun- och landskapsgränserna. Vi är engagerade i vår strategi och med hjälp av långsiktighet håller vi kursen mot våra mål även i en föränderlig miljö.

Visste du?

De senaste utredningarna inom hållbar trafik, näringslivets behov och säkerhet:

[Utredning av infrastrukturen för distribution för den tunga trafiken i Egentliga Tavastland \(på finska\)](#)

[Logistikutredning för Päijänne-Tavastland 2024 \(på finska\)](#)

[Logistikutredning för Egentliga Tavastland 2024 \(på finska\)](#)

[Målnätet för cykeltrafiken i Egentliga Tavastland 2050 \(på finska\)](#)

Se även

[Statsrådet – Den riksomfattande trafiksystemplanen \(Trafik 12 -plan\)](#)

[Statsrådet – Färdplan för fossilfria transporter](#)

[Statsrådet – Trafiksäkerhetsstrategi 2022–2026](#)

[Traficom – Transportsystemanalysen](#)

[Traficom – Strategisk lägesbild över trafiknätet](#)

Trafiksystemarbete



Bild: Aleksi Krankka

Trafiksystemarbete – planering, genomförande och uppföljning

Den riksomfattande trafiksystemplanen utarbetas för andra gången under den regeringsperioden som inleddes sommaren 2023. Målen för planen är funktionalitet, säkerhet och hållbarhet. Målen förverkligas bland annat genom investeringsprogrammet för trafikledsnätet, grundplanen för trafikledshållningen och planeringsprogrammet. Trafikledsverket ansvarar för den årliga uppdateringen av dem. Målen förverkligas också genom MBT-avtal. Många av de projekt som läggs fram i dessa planer och avtal genomförs gemensamt av staten och kommunerna.



Bild: De uppdaterade målen för Trafik 12 -plan

I det regionala trafiksystemarbetet är NTM-centralens uppgift att säkerställa uppnåendet av de riksomfattande målen, långsiktig utveckling av vägnätet, säker och smidig trafik och ren övergång. NTM-centralen samarbetar inom trafiksystemarbetet på alla planeringsnivåer särskilt med tanke på statens vägnät, men med beaktande av alla trafikledsformer och färd sätt. NTM-centralen medverkar i utarbetandet av trafiksystemplanerna och genomför dem för landsvägsnätets del i samarbete med Trafikledsverket och kommunerna. NTM-centralen ansvarar också för myndighetsuppgifterna inom kollektivtrafiken i en del av områdena.

Planering av trafiksystem och markanvändning

I trafiksystemplanen sammanställs kommunernas, statens och andra regionala aktörers gemensamma syn på utvecklingen av trafiksystemet, med hänsyn till olika markanvändningsformer, såsom bostadsproduktionens och näringarnas behov. På området för NTM-centralen i Nyland utarbetas trafiksystemplanerna av landskapsförbunden samt Helsingforsregionens trafik (HRT).

Nylands förbund utarbetar förutom landskapsplanen även trafiksystemplaner för Östra Nyland och Västra Nyland, som utarbetades senast 2021. Trafiksystemplanernas åtgärdsprogram för 2025–2028 har nyligen uppdaterats. Helsingforsregionens trafik HRT ansvarar för trafiksystemplaneringen i de 14 kommunerna inom Helsingforsregionen som en del av den gemensamma planen för markanvändning, boende och trafik, dvs. MBT-planen. En MBT 2023-plan har utarbetats för Helsingforsregionen. Det nyaste MBT-avtalet för regionen har förhandlats fram för 2024–2035.

I Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland utarbetar landskapsförbunden landskapsplaner och ansvarar för trafiksystemplanerna på sina områden. Egentliga Tavastlands trafiksystemplan utarbetades 2020 och i Päijänne-Tavastland har en ny trafiksystemplan färdigställts 2025, som också innehåller en regional plan för hållbar stadstrafik (SUMP). En stadsregionplan i anslutning till MBT-avtalet har utarbetats för Lahtisregionen. Det nyaste MBT-avtalet för regionen har förhandlats fram för 2024–2035.

NTM-centralen deltar intensivt i beredningen av trafiksystemplanerna och landskapsplanerna i olika grupper och låter i samarbete göra utredningar som gynnar utarbetandet av planerna. Dessa har under den senaste tiden varit till exempel fastställande av hållbara resekedjor och cykelrutter samt utredningar i anslutning till alternativa drifkrafter för tung trafik och logistik. NTM-centralen är också part i ingåendet av MBT-avtal och deltar intensivt i genomförandet av åtgärderna i avtalen och uppföljningen av genomförandet. Åtgärder inom ramen för avtalen har varit exempelvis små förbättringsåtgärder i trafiknätet som främjar hållbar mobilitet och trafiksäkerhet.

NTM-centralen säkerställer att trafiksystemets funktion och säkerhet och i synnerhet att trafikbehoven på landsvägarna beaktas även på olika planläggningsnivåer och i markanvändningsplaner som gäller trafiksystemet. Vi deltar i utarbetandet av kommunernas general- och detaljplaner samt i landskapsförbundens arbete med landskapsplaner. I samarbete med kommunerna och förbunden utarbetar vi trafikplaner och -utredningar i anslutning till planläggningen samt ger utlåtanden om planerna.

Se även

[HRT – Planutkast för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen \(på finska\)](#)

[Nylands förbund – Trafiksystemplan för Östra Nyland \(på finska\)](#)

[Nylands förbund – Trafiksystemplan för Västra Nyland \(på finska\)](#)

[Tavastlands förbund – trafiksystemplan för Egentliga Tavastland \(på finska\)](#)

[Päijänne-Tavastlands förbund – trafiksystemplan för Päijänne-Tavastland \(på finska\)](#)

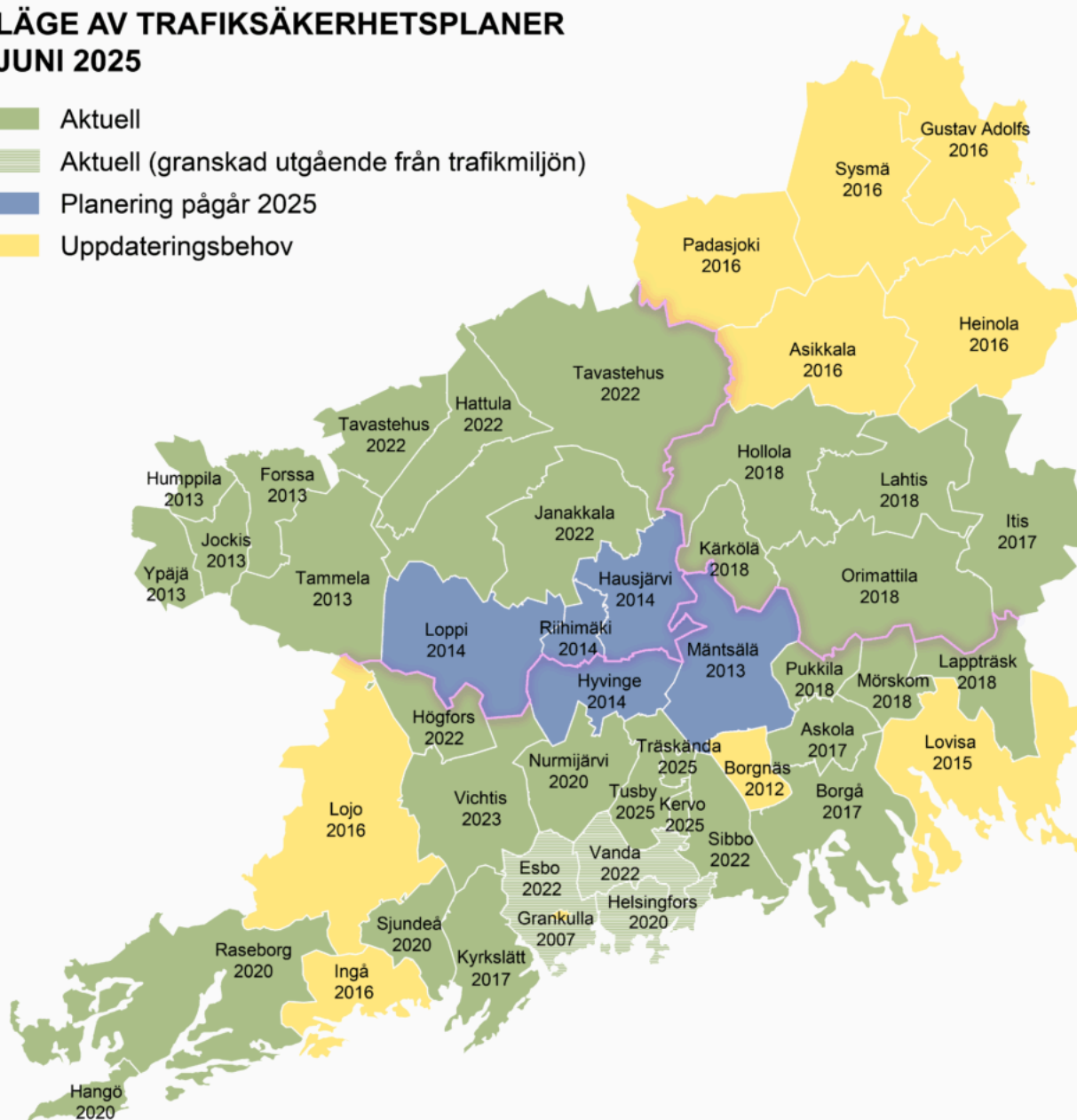
[Päijänne-Tavastlands förbund – Lahtisregionens stadsregions utvecklingsplan \(på finska\)](#)

[Miljöministeriet – Avtal om markanvändning, boende och trafik](#)

Säker mobilitet

LÄGE AV TRAFIKSÄKERHETSPLANER JUNI 2025

- Aktuell
- Aktuell (granskad utgående från trafikmiljön)
- Planering pågår 2025
- Uppdateringsbehov



Trafiksäkerhet på alla nivåer

Att förbättra trafiksäkerheten är ett viktigt genomgående mål i all väghållning. Detta gäller all verksamhet från trafiksystemplanering till förbättring, underhåll och skötsel av landsvägar och vägmiljö.

På trafiksystemnivå kartläggs behoven bland annat i kommunernas och NTM-centralens gemensamma planer för hållbar och trygg mobilitet, i kortare form i trafiksäkerhetsplanerna samt i programmen för främjande av gång och cykling. I planerna söker man åtgärder som syftar till en hållbarare och tryggare trafikskultur. Dessutom fastställer man tillsammans de viktigaste små åtgärderna för att förbättra gång- och cykelförbindelserna, hållplatserna för kollektivtrafik samt resekedjorna för hållbar mobilitet. Samtidigt tar man

hänsyn till viktiga målgrupper, exempelvis barn och äldre personer, genom att man utvärderar behoven av att förbättra miljöerna vid daghemmen, skolorna, servicehusen och vårdhemmen. När planerna är klara främjas de identifierade åtgärderna bland annat via kommunernas trafiksäkerhetsgrupper.

Mångsidig verktygslåda

Större trafiksäkerhetsåtgärder som inriktas på infrastrukturen är förbättring av landsvägsanslutningar, byggande av gång- och cykelvägar samt underfarter, byggande av vägbelysning eller nya viltstängsel. Typiska mindre åtgärder är istandsättning av utrustningen i vägmiljön (t.ex. räcken), åtgärder för trafikstyrning (t.ex. hastighetsbegränsningar och skyltar), förbättring och byggande av övergångsställen och hållplatsarrangemang samt planering och främjande av automatisk trafikövervakning. Utgångspunkterna för dessa i allmänhet små men på lokal nivå mycket betydande trafiksäkerhetsåtgärderna är utöver de ovan nämnd planerna bl.a. åtgärdsförslag från medborgare, skolor, föreningar eller kommuner samt NTM-centralens egna utredningar.

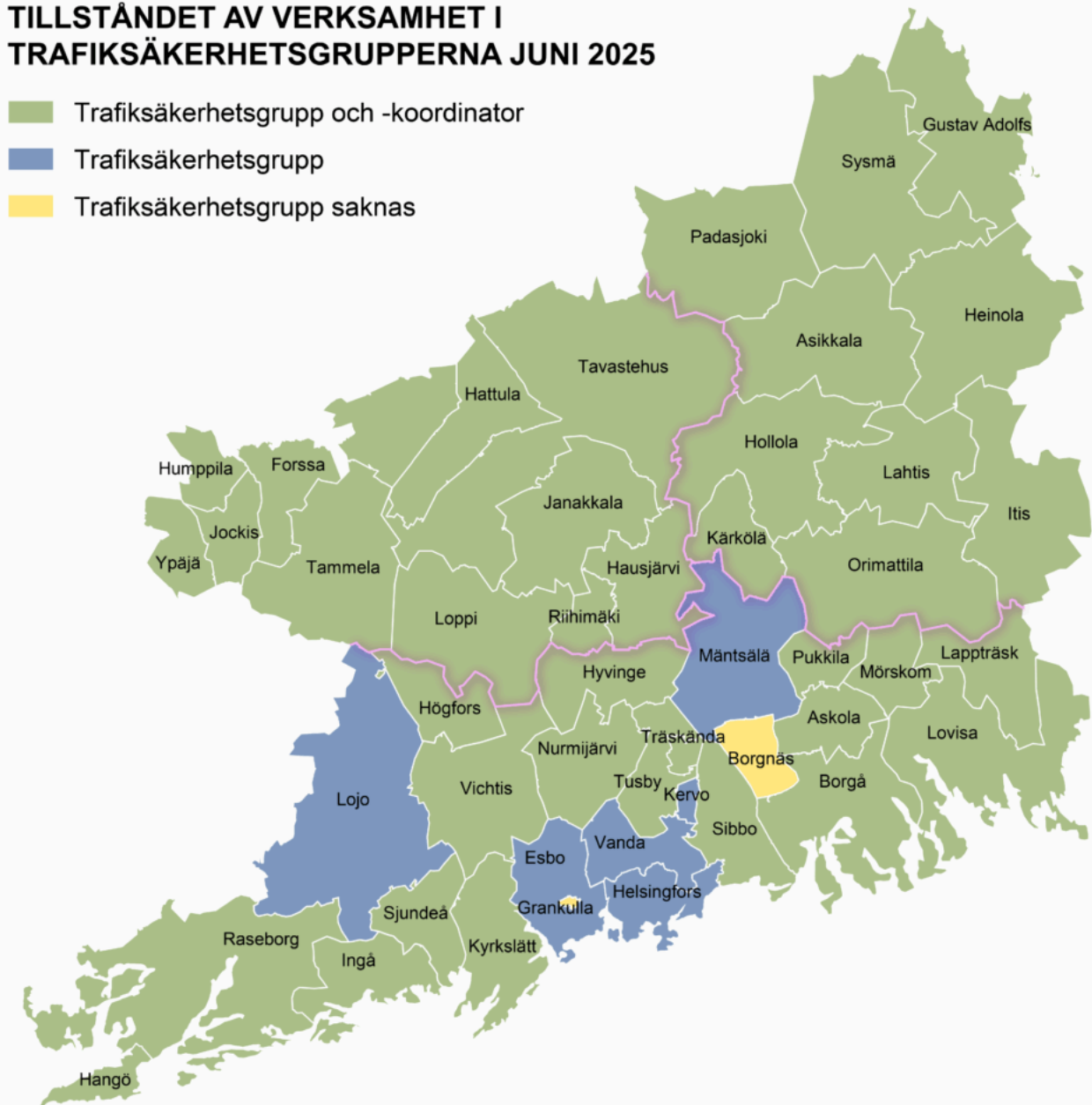
Den viktigaste utgångspunkten för att bygga nya gång- och cykelvägar är en behovsuppsättning som uppdateras regelbundet, där man tar hänsyn till kommunernas åsikter om vikten av nya gång- och cykelförbindelser. Man strävar efter att föra in de mest brådskande av dessa i vägplaneringen och att genomföra dem – i detta avseende har också överenskommelser om samfinansiering med kommunen en avgörande roll.

Val av åtgärder som ska genomföras

Varje år strävar NTM-centralen i första hand efter att genomföra sådana trafiksäkerhetsåtgärder som är verkningsfulla och kostnadseffektiva. Man får information om åtgärdernas effekter till exempel via riskanalyser. Prioriteringen av åtgärderna grundar sig bland annat på åtgärdsspecifika utredningar och utarbetade behovsuppsättningar. Även om en enskild åtgärd ofta har stor betydelse, finns det inte pengar varje år för att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder. Trots att de åtgärder som påverkar trafiksäkerheten är mycket olika sinsemellan, är man tvungen att utöver att sätta dem i prioritetsordning även jämföra dem – det finns många bra objekt, men i allmänhet kan endast en liten del genomföras årligen.

TILLSTÅNDET AV VERKSAMHET I TRAFIKSÄKERHETSGRUPPERNA JUNI 2025

- Trafiksäkerhetsgrupp och -koordinator
- Trafiksäkerhetsgrupp
- Trafiksäkerhetsgrupp saknas



Visste du?

På landsvägarna i området för NTM-centralen i Nyland

- sker flest personskador till följd av avkörning eller påkörning bakifrån
- sker antalsmässigt flest hjortolyckor, som lyckligtvis oftast leder till egendomsskador

Se även

[NTM-centralen – Trafiksäkerhet \(regional information, välj Nyland\)](#)

[Trafikledsverket – Säkerheten i vägtrafiken](#)

[Karta över vägtrafikolyckor registrerade av polisen](#)

[Karta över hjortdjursolyckor som registrerats av storviltsassistansen](#)

[Traficom – Vägtrafiksäkerheten](#)

[Trafikskyddet](#)

Projektplanering



Förberedelser för framtiden genom planering

I området för Nylands NTM-central finns stora behov av att utveckla och förbättra vägnätet. Behoven är olika och av olika storlek. En betydande del av dessa behov av åtgärder prioriteras i områdets trafiksystemplaner eller planer för hållbar och trygg mobilitet. Vad som i slutändan kan genomföras avgörs av finansieringen. Genom att låta göra upp planer ser man till att beredskapen för genomförandet är så god som möjligt när finansieringen säkerställs. I synnerhet när det gäller huvudlederna måste man förbereda sig på kommande utvecklingsbehov på lång sikt med hjälp av planer.

Med finansieringen av planeringen utförs det trafiksystemarbete och tillhörande planer som hör till NTM-centralens grundläggande uppgifter, men också planer för stora trafikledsprojekt. Trafikledsverket styr planeringen av de största planeringsobjekten genom finansieringen av det centraliserade planeringsprogrammet. Med hjälp av de förutredningar som valts till planeringsprogrammet kartläggs kommande planerings- och investeringsbehov på bred front. För bedömningen av trafikledsprojekt används en mångsidig konsekvensbedömning som innefattar bl.a. en nytto-kostnadsanalys. Genom projektutvärderingen säkerställer man att man går vidare i planeringen med det bästa projektalternativet. Med hjälp av projektplaneringsobjekten i planeringsprogrammet strävar man i första

hand efter att främja beredskapen för genomförande av det investeringsprogram som Trafikledsverket utarbetat. Urvalskriterierna bygger på målen i den riksomfattande trafiksystemplanen: funktion, säkerhet och hållbarhet samt om behovet har identifierats i den strategiska lägesbilden eller om objektet är särskilt akut eller kritiskt i övrigt.

De viktigaste projektplaneringsobjekten som pågår eller inleds i vårt område är:

- Rv 2 avsnittet Nummela–Högfors, utredningsplan och miljökonsekvensbedömning
- Rv 2 anslutningsarrangemang vid Puolimatkaområdet (Humppila), vägplan
- Rv 12 avsnittet Joutjärvi–Nyby, vägplan
- Rv 25 förbättring av Noppo (lv 130) och rv 3 planskilda anslutningar, vägplan
- Rv 25 avsnittet Kartanonsuo–Kervo å, vägplan
- Rv 25 och rv 4, ramp för planskild anslutning i Mäntsälä, vägplan
- Rv 25 avsnittet Langansböle–Västerbacka, vägplan
- Rv 25, planskild anslutning för Hyvinge östra omfartsväg, vägplan
- Förbättring av Ring III vid den planskilda anslutningen vid riksväg 4, områdesreserveringsplan
- Sv 51 avsnittet Sunnanvik–Munkkulla, utredningsplan och miljökonsekvensbedömning
- Sv 55 utvecklingsutredning Borgå–Mäntsälä och den planskilda anslutningen i Monby, plan för områdesreservering
- Lv 1002 utredningsplan för Skäldö bro i Raseborg
- Lv 1583 Atomvägen, ny vägförbindelse, vägplan

Planeringsbehoven under de kommande åren är bl.a.:

- Rv 1 / Ring II (trafiksäkerhet), vägplan
- Rv 4 avsnittet Ring III–Brännbergavägen, vägplan
- Rv 4 Lusi–Oravakivensalmi, uppföljningsplaneringsobjekt utifrån åtgärdsplanen
- Rv 10 och lv 284 grundvattenskydd och vägarangemang vid Vieremä
- Ring III uppföljningsplaneringsobjekt på TEN-T-avsnittet utifrån utvecklingsutredningen
- Lv 152 (Ring IV) vägplan
- Lv 1002 vägplan för Skäldö bro i Raseborg
- Norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland, vägplan
- Objekt med sättningsskador
- Åtgärder utifrån kvalitetskorridorutredningar om hållbar mobilitet

Mindre planeringsobjekt är exempelvis de viktigaste projektbehoven i den årliga planen för väghållningen och trafiken, projekt som man kommit överens om i MBT-avtalen samt små objekt som fått annan separat finansiering ur budgeten.

Bland annat följande planer är under utarbetande:

- Rv 25 gång- och cykelväg samt underfart vid Leksvallvägen, vägplan
- Rv 25, planskild anslutning vid Kalevankatu, byggplan
- Lv 170 Forsby–Greggböle, gång- och cykelväg, vägplan
- Trafikarrangemang i näringslivsområdet i Pippo, Lahtis, förstudie

Genom planeringsavtal stödjer vi kommuner och städer i att främja projekt på landsvägarna som är nödvändiga för kommunerna och som inte är tillgängliga för statlig finansiering. Planeringsavtal för ett flertal objekt är på gång.

Planeringsbehov uppstår även genom andra aktörers planeringsprojekt som på ett eller annat sätt är kopplade till landsvägsnätet. Sådana pågående projekt är till exempel planering av spårvägsprojekt i Helsingfors och Vanda, tunnelprojekt i Helsingfors samt planering av Västbanan.

Visste du?

Man bör avsätta minst två år för utarbetandet av vägplanen.

Se även

[NTM-centralen i Nyland – Planering och byggande av vägar](#)

[Trafikledsverket – Planeringsprogram](#)

[Trafikledsverket – Investeringsprogram](#)

[Investeringsprogram för åren 2025–2032, landvägsprojekt i Nylands NTM-centrals område](#)

Underhållet av vägnätet



Underhållet av landsvägarna omfattar underhåll och drift av belagda vägar, grusvägar, broar, vägmiljöer samt utrustning och konstruktioner längs landsvägarna. Syftet är att med sommar- och vinterunderhåll säkerställa att vägnätet är säkert och den dagliga framkomligheten.

Aktuellt om underhåll av vägnätet

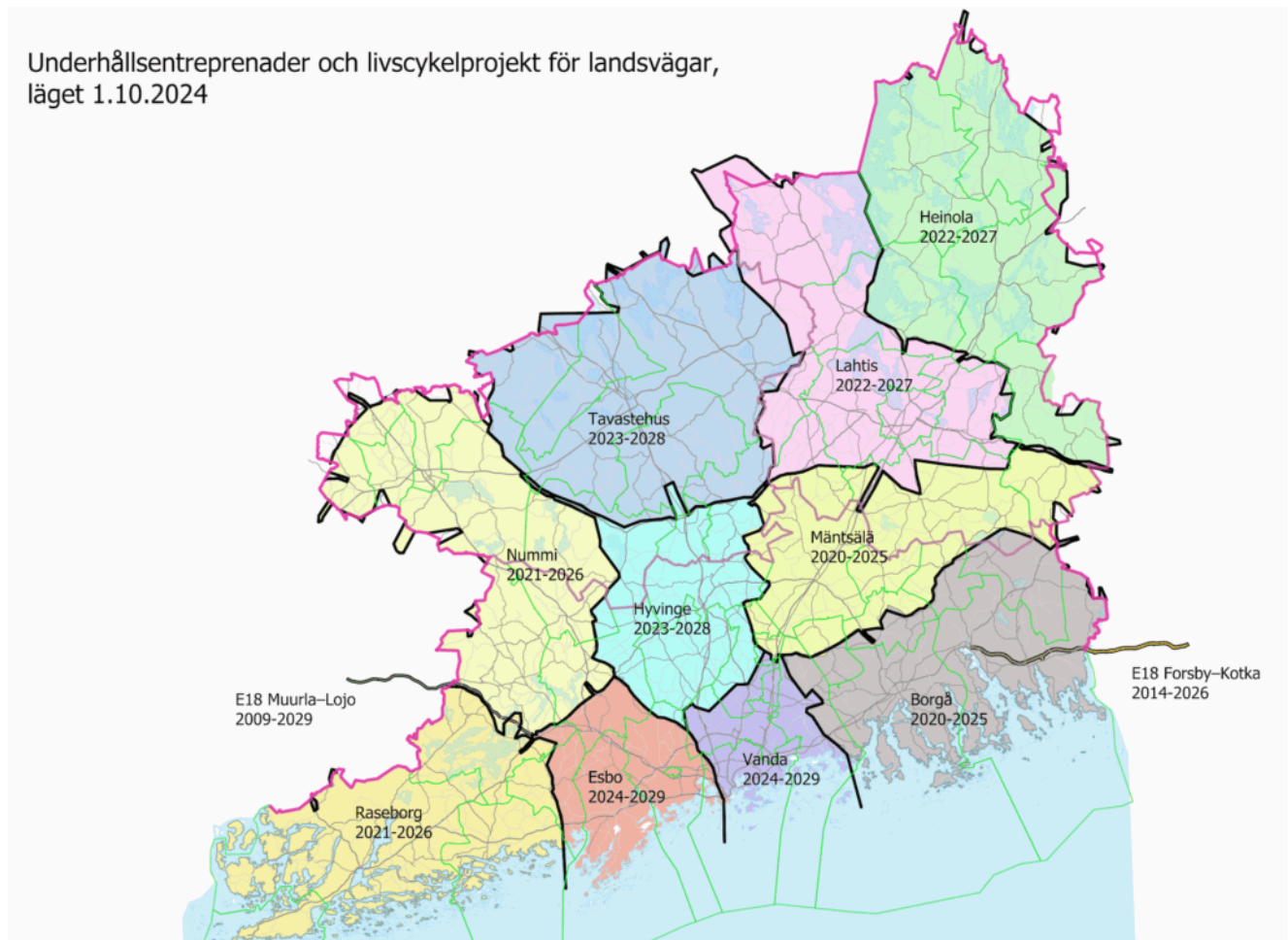
I och med regionförvaltningsreformen organiseras underhållet framöver på annat sätt också i Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland. Ansvaret för planeringen av väghållningen i Egentliga Tavastland överförs till livskraftscentret i Inre Finland och för väghållningen i Päijänne-Tavastland till livskraftscentret i Sydöstra Finland. Nyland bildar i fortsättningen ett separat livskraftscenter.

I fortsättningen koncentreras upphandlingarna av investeringar och underhåll på samma sätt som i dagsläget så att livskraftscentrens södra upphandlingsområde ansvarar för upphandling och genomförande av arbeten inom området för livskraftscentret i Nyland. Också i Päijänne-Tavastland fortsätter samma instans att genomföra upphandlingarna. För Egentliga Tavastlands del överförs upphandlingsansvaret till livskraftscentrens västra upphandlingsområde.

Flera avtal som överskrider landskapsgränserna pågår särskilt inom underhållet. I och med reformen är detta inte ändamålsenligt, så gränserna anpassas till landskapsgränserna i takt med att avtalen upphör och nya upphandlingar görs. De nuvarande avtalen hävs inte på grund av de administrativa förändringarna, utan kontinuiteten i viktiga arbeten tryggas trots dem. På längre sikt kommer det att ske förändringar till exempel i avtalsområdena för underhållsentreprenader.

I Nyland har underhållsentreprenaderna för landsvägarna i Borgå och Mäntsälä konkurrensutsatts under vintern. De nya femåriga entreprenaderna inleds i oktober 2025. Till underhållsentreprenaden i Mäntsälä hör också områden i Päijänne-Tavastland och planen är att slutföra avtalet som sådant fram till 2030. I slutet av året inleds konkurrensutsättningen av underhållsentreprenaderna för landsvägarna i Raseborg och Nummis. Entreprenaden i Nummis konkurrensutsätts med samma områdesavgränsning men för kortare tid än normalt med tanke på de kommande förändringarna.

Serviceavtalet för livscykelprojektet E18 (rv 7) Forsby–Kotka avslutas i september 2026 och skötseln av vägavsnittet i Nyland ansluts till underhållsentreprenaden för landsvägarna i Borgå.



Sommar- och vinterunderhåll

När det gäller vinter- och sommarunderhållet är vägnätet indelat i tio områden för underhållsentreprenader. Landsvägarnas underhållsentreprenörer ansvarar för underhållet av landsvägarna enligt den servicenivå som fastställts av Trafikledsverket och NTM-centralen. I underhållsentreprenaderna ingår som huvudsakliga uppgifter vinterunderhåll, skötsel av trafikmiljön, skötsel av grusvägar och plötsliga uppgifter till exempel i anslutning till trafikolyckor eller naturfenomen.

Vinterunderhållet består främst av snöröjning och halkbekämpning. Vägarna är indelade i vinterunderhållsklasser enligt trafikmängd, där åtgärdstiderna varierar till exempel i fråga om snöplogning eller halkbekämpning. Vinterunderhållsklassificeringen av landsvägarna anges finns i Trafikledsverkets karttjänst ([Underhållsklasser för landsvägar](#)). Väganvändarna kan följa vinterunderhållet av landsvägarna i Fintraffics webbtjänst Trafikläget ([tjänsten Trafikläget](#)).

Till skötseln av trafikmiljön hör många uppgifter som ska utföras året om, såsom rengöring och reparation av asfaltbeläggningar. Den största uppgiftshelheten utgörs dock av grönskötseln, som bland annat omfattar slåtter och röjning av vägkanter för att garantera tillräcklig sikt i trafiken.

I skötseln av grusvägar ingår vår- och höstbearbetning i den traditionella rytmen. Vårarbetningen sker efter menföre, då vägen jämnas ut efter eventuella reparationer på grund av tjällossningen och genom dammbindning strävar man efter en lättskött väg även under sommaren. På hösten läggs vanligen krossgrus på grusvägarna för att skapa goda förutsättningar för vinterunderhållet. Varierande väderförhållanden, såsom milda och våta vintrar eller långa torra perioder, har dock rört om i den traditionella tidtabellen för vinterunderhållet. Ibland måste man vänta på lämpligt väder för att utföra ett visst arbete och under denna tid blir trafiken på grusväg lidande.

Visste du?

Visste du?

NTM-centralen i Nyland ansvarar för:

- ca 9 240 km landsvägsnät
- ca 540 km ramper
- ca 7 250 km belagda vägar
- ca 2 030 km grusvägar
- ca 1 160 km gång- och cykelvägar
- ca 3040 broar
- 9 landsvägstunnlar
- vägbelysning längs 1 410 km väg
- ca 121 000 trafikmärken
- ca 11 000 busshållplatser och 6740 hållplatstak
- ca 180 rast- och parkeringsplatser

Se även

[Fintraffic – Trafikläget-tjänsten](#)

[Trafikledsverket – Underhållsklassificering av landsvägarna](#)

[Trafikverket – Underhåll av vägnätet](#)

[Trafikledsverket – Vinterunderhåll av vägar](#)

[Trafikledsverket – Beläggningarnas skick och skador](#)

Belagda vägar



Bild: Aki Muhonen

Det belagda vägnätet delas in i olika reparationsklasser

Det belagda vägnätet är indelat i förbindelseledsspecifika reparationsklasser enligt trafikmängd, vägens placering i vägnätet och övrig information som beskriver de lokala trafikbehoven. En väg som tillhör den högre reparationsklassen bör sammanlänka viktiga landskaps- eller regioncentrum, vara en del av en betydande transportrutt för näringslivet, vara en del av en betydande resekedja eller leda till betydande hamnar eller gränsövergångsställen. Finansieringen har stor inverkan på beläggningsåtgärderna på vägarna i de olika klasserna. Enligt riktlinjerna ska ytskicket på livligt trafikerade landsvägar, det vill säga i praktiken huvudvägar, tryggas, på andra ställen gör man det som är möjligt inom ramen för finansieringen. Varje år strävar man efter att genomföra minst ett viktigt projekt för att förbättra gång- och cykelförbindelserna. Att främja gång- och cykeltrafik är en central del av NTM-centralens strategi för hållbar trafik.

Den finansiering som anvisats för beläggningar för 2025 är något mindre än 2024, men betydligt större än tidigare år tack vare den separata reparationsskuldfinansieringen. Kostnadsnivån för beläggningsåtgärderna är fortfarande hög, fastän kostnaderna i genomsnitt är 5–10 procent lägre än i fjol. Årets beläggningsmängd håller liksom i fjol en god nivå, beläggningslängden är cirka 605 kilometer.

Beläggningsobjekt i det lägre nätet kräver förutom förnyande av beläggningen även konstruktionsförbättringar, vilket ökar kilometerkostnaderna. Detta syns också i beläggningens längd. Det förutspås att med årets beläggningsmängd hålls skicket på de belagda vägarna oförändrat.

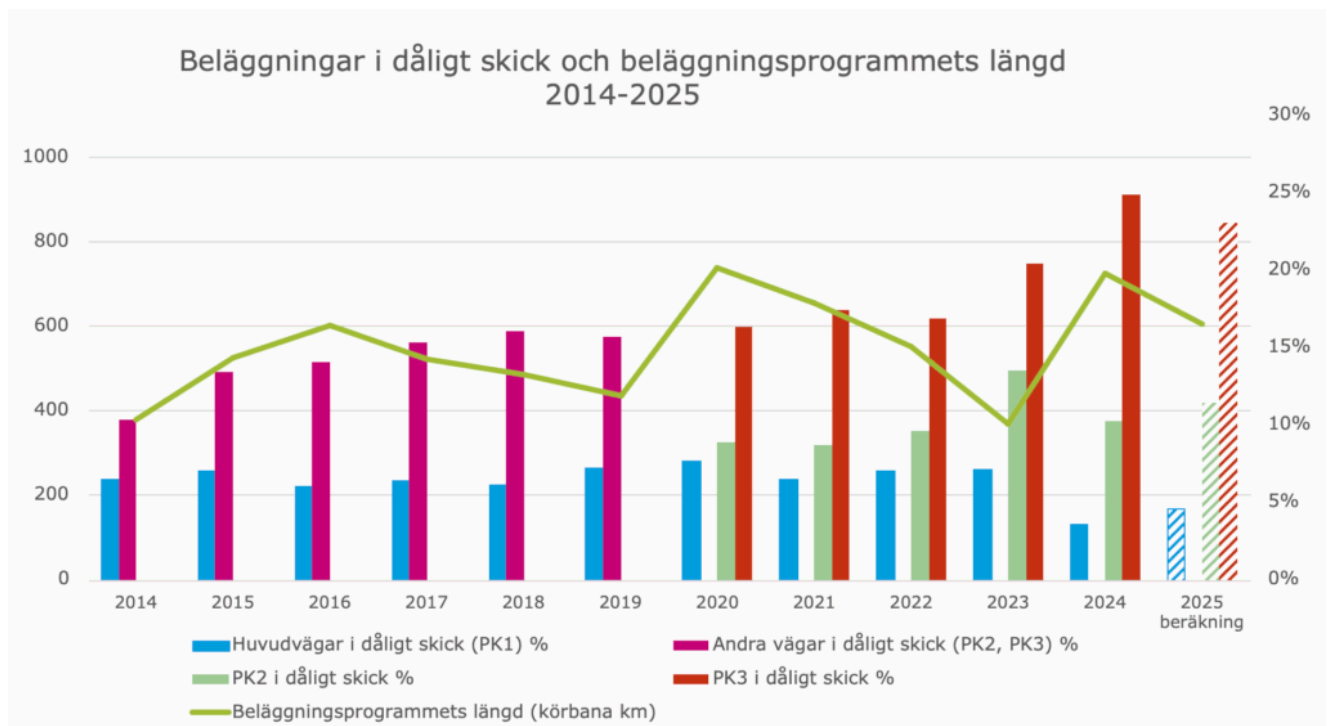


Bild: Andelen beläggningar i dåligt skick och beläggningssträckan på landsvägarna inom området för NTM-centralen i Nyland Obs! Man har justerat de gränsvärden som påverkar mätningstekniken och konditionsbedömningarna vid mätning av beläggningens skick 2024, så den andel som är i dåligt skick är inte helt jämförbar med tidigare mätningar.

Beläggningarnas ålder i området är i genomsnitt sex år på livligt trafikerade vägar och 14 år på andra vägar.

Planering av beläggningsprogram

NTM-centralen planerar sommarens beläggningsarbeten under vintern. Med hjälp av mätresultat och andra data, återkoppling samt prognoser bestämmer experter vilka beläggningsprojekt som ska genomföras så att arbetena utförs så effektivt som möjligt. Största delen av beläggningsobjekten i det livliga vägnätet bekräftas på våren i månadsskiftet maj-juni när vårens mätningar av vägnätets skick har slutförts. Skador som observeras under våren kan fortfarande läggas till i sommarens program. Beläggningsarbeten utförs sommartid, från maj till oktober. Även vägmarkeringarna förbättras under sommaren. Beläggningsskador repareras även genom att vägytan lappas och genom precisionsreparationer som är något större än lappningar, eftersom det av kostnadsskäl inte är möjligt att förnya hela beläggningen så ofta som man skulle behöva.

Största delen av beläggningsobjekten finns på livliga huvudvägar, som slits snabbt vintertid på grund av slitage från dubbdäck och stora trafikmängder. Orsaken till beläggningsskador på lågtrafikerade vägar ligger ofta i vägens konstruktion, varvid det inte räcker med att endast förnya beläggningen. Då blir kostnaderna i värsta fall många gånger högre jämfört med enbart beläggning.

I planeringen av beläggningsprogrammen på lågtrafikerade vägar strävar man efter en längre tidsperiod. Under de senaste åren har man varit tvungen att koncentrera sig på akuta reparationer, vilket har minskat arbetets effektivitet. De objekt som ska repareras har varit utspridda och på grund av deras dåliga skick har reparationerna varit dyra. De grusvägar med bitumenbeläggning som är i allra sämst skick omvandlas vid behov till grusvägar, vilket gör det mer kostnadseffektivt att underhålla vägen så att den är i tillfredsställande skick.

Inom området för NTM-centralen i Nyland finns ett betydande antal livligt trafikerade ramper, vars beläggningsunderhåll kräver olika lösningar. Av hela landsvägsnätets ramper finns cirka 39 procent, dvs. 542 vägkilometer, inom området för NTM-centralen i Nyland. En flerårig enhetsprissatt reparationsentreprenad har utarbetats för planering av istandsättning av ramperna och ombeläggning av dem. Syftet med denna är ett livscykeffektivt genomförande. Även i fråga om ramperna måste restaureringarna prioriteras på basis av trafikmängderna och vägens betydelse.

Mot förebyggande underhåll av beläggningar

Under de senaste åren har man inom ramen för resurserna i allt högre grad strävat efter att satsa på förebyggande underhåll av beläggningen. Ett exempel på det är entreprenaden för att förbättra underhållet av dräneringen av belagda vägar. I entreprenaden granskas dräneringens funktion och målet är att säkerställa att dräneringen i första hand fungerar på vägar som belagts under de senaste åren eller på vägar som ska beläggas under de närmaste åren. Kantvallar som förhindrar att vattnet rinner bort från vägytan, igenväxta sidodiken, täppta vägtrummor samt ständigt fuktiga vägkonstruktioner som dessa orsakar leder till förtida skador på beläggningen och till problem med vägkonstruktionens bärförmåga.

År 2018 inledde NTM-centralen i Nyland, Trafikledsverket och Roadscanners Oy i samarbete det tioåriga forsknings- och utvecklingsprojektet "Förebyggande underhåll av beläggning och programmering av reparationer" (PEHKO). PEHKO-projektet fokuserar huvudsakligen på Hyvinge underhållsentreprenad och omfattar sammanlagt 860 kilometer belagda vägar. Målet för projektet är att hejda ökningen av antalet vägar med dålig beläggning och förlänga beläggningarnas livslängd. Metoden består av noggrann mätning av vägnätet som möjliggör analyser av orsakssamband under långa tidsintervall, noggranna skraddarsydda reparationsplaner och utnyttjande av de senaste forskningsresultaten och digitaliseringens fördelar. Utifrån mätningarna strävar man efter att snabbt identifiera skadade ställen och reparera dem i ett så tidigt skede som möjligt, vilket minskar reparationskostnaderna jämfört med omfattande reparationer som utförs för sent. Metoder för att öka livslängden är bl.a. att öka beläggningstjockleken, stärka konstruktionen, rätt åtgärder inom vinterunderhållet samt istandsättning av vägdräneringen.

Då över hälften av projektiden har avverkats kan man konstatera att de avsnitt som har reparerats inom projektet har varit lyckade – de beter sig på ett förmodat sätt. Det nyländska vägnätets tudelning syns tydligt i resultaten. Det finns livligt trafikerade vägar som har planerats och byggts för den nuvarande trafiken, och det övriga vägnätet är ett mindre trafikerat gammalt nät som aldrig har dimensionerats för sådan tung fordonstrafik som den nuvarande. Att reparera de senare på ett hållbart sätt är dyrt och ofta en besvärlig kompromiss mellan resurser och behov. Det billigaste är att med hjälp av vinterunderhåll och genom att reparera dräneringen hålla vattnet borta från vägkonstruktionerna så att det inte orsakar tjälskador och andra konstruktionsskador. Man har också noterat att med tanke på egendomsförvaltningen är det ibland förnuftigt att använda pengar för reparation av ett objekt där skadorna utvecklas snabbt, trots att vägytan fortfarande är i relativt gott skick. Detta kan vara svårt för väganvändarna att förstå, om det intill finns en väg som redan i flera år har varit i dåligt skick men som fortfarande måste vänta på den önskade reparationen.

Vägmarkeringarna är också en viktig del av underhållet av de belagda vägarna och underhållet och förnyandet av dem hänger i hög grad samman med förnyandet av beläggningarna. Eftersom vägmarkeringarna ökar säkerheten prutar man inte på finansieringen av dem, även om vägen annars skulle vara i dåligt skick. Området för NTM-centralen i Nyland är indelat i två fleråriga serviceavtal för vägmarkeringar samt en flerårig enhetsprissatt vägmarkeringsentreprenad. Vägmarkeringarna underhålls och förnyas inom ramen för dessa.

Visste du?

År 2025 beläggs sammanlagt cirka 30 km gång- och cykelleder på uppdrag av NTM-centralen i Nyland.

Körbanornas beläggningar förnyas på en sträcka som är sammanlagt cirka 605 kilometer lång.

Se även

[Trafikledsverket – Karta över beläggningarnas skick](#)

[Trafikledsverket – Beläggningsarbeten 2025](#)

[Trafikledsverket – Riktlinjer för reparation av belagda vägar \(på finska\)](#)

Broar och andra krävande konstruktioner



Ytkonstruktionerna på Mårtendals viadukter repareras
Bild: Henna Pakarinen

NTM-centralen i Nyland ansvarar för statens vägbroar i Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland. I landsvägsnätet på området finns 3120 broar, vilket motsvarar cirka 30 procent av alla broar i landet (beräknat enligt ytan) och cirka 20 procent av alla rörbroar i landet (beräknat enligt antalet).

När det gäller underhållet av broarna i landsvägsnätet hör 3038 broar till NTM-centralen i Nyland. Underhållet av 82 broar på riksväg 1 och 7 ligger för närvarande på entreprenörerna för livscykelprojekten. Ansvaret för broarna i livscykelprojektet för riksväg 7 (41 st.) och Marknadsbackstunneln i Lovisa överförs till livskraftscentralen i Nyland 2026. Livscykelprojektet för riksväg 1 överförs 2029.

Broarnas säkerhet och livslängd säkerställs genom inspektioner av broarna. Varje år görs en årlig inspektion av broarna. Då utreds till exempel om räcken är hela och om det finns några problempunkter. Vart femte år utförs en allmän inspektion som utförs av broinspektörer som godkänts och utbildats av Trafikledsverket. Om man har observerat dålig kondition vid den allmänna inspektionen görs en specialinspektion av bron, där man tar till exempel prover av betongen och utreder vattenisoleringens skick. Specialinspektionen utgör utgångspunkten för reparationsplaneringen. Broinspektionerna har stor betydelse för att man ska kunna utföra reparationerna vid rätt tidpunkt. Inspektionernas betydelse ökar när broarna åldras. Vägansvändarna märker oftast inte att en bro är i dåligt skick förrän trafiken på bron måste begränsas eller bron repareras.

Broarnas dåliga skick beror bland annat på hög ålder, användningen av vägsalt och att vädret varierar kring nollstrecket till följd av klimatförändringen. Antalet saltningstillfällen och mängden vägsalt som används ökar vid temperaturer som varierar kring nollstrecket jämfört med mera kontinuerligt köldväder. Detta ökar belastningen från salt och kyla på broarna. En bro som byggs eller repareras nu är av högre kvalitet än tidigare. Förklaringen till detta är mer avancerade material, till exempel tål de nuvarande betongkvaliteterna bättre belastning från salt och kyla. Även vid planeringen fästs större vikt vid hållbarheten. Inspektionssystemet för broar och informationshanteringen har förbättrats och även kvalitetskontrollen har effektiviserats. Dessutom har broarnas strukturella egenskaper utvecklats och nu kan man till exempel bygga broar utan rörelsefogar.

Beroende på finansieringsbeloppet reparerar och bygger vi om ca 25–35 broar varje år. Finansieringsbeloppet varierar och har de senaste åren uppgått till 15–20 miljoner euro. Den största utmaningen för broarnas del är åldersfördelningen. Största delen av broarna har byggts på 1960–1990-talen och de har snart uppnått åldern för totalrenovering. Nu totalrenoveras broarna från 1960–1970-talen och deras planerade bärkraft är lägre än de nuvarande kraven. Därför måste flera broar som ska repareras också byggas om eller förstärkas för att klara av de större axel- och totallaster som den nuvarande fordonsförordningen tillåter.

Utifrån broarnas skick ska 13 av alla broar i området för NTM-centralen i Nyland förnyas (konditionsklass 1) och cirka 832 reparerar inom den närmaste framtiden (konditionsklass 2 och 3). Det finns 29 viktbegränsade broar. När man beaktar broarnas bärighetsbrister måste cirka 42 broar byggas om eller förstärkas och cirka 813 broar reparerar.

Det är möjligt att bromsa ökningen av reparationssskulden som orsakas av att broarnas skick försämras genom att vidta reparationsåtgärder i rätt tid. Det stora antalet broar som når åldern för totalrenovering och de ökade reparationskostnaderna i och med att finansieringen förblir oförändrad eller minskar ökar reparationssskulden. Broarnas åldersstruktur borde beaktas när anslag beviljas.

I följande tabell anges antalet broar med viktbegränsning i respektive konditionskategori.

Tabell: Broarnas skick och antalet broar med viktbegränsningar

Konditionskategori / beskrivning	Nyland	Egentliga Tavastland	Päijänne- Tavastland	Samman- lagt, st.	Andel	Vikt- begränsning
1 / Mycket dålig – skicket är inte acceptabelt, bron behöver totalrenoveras eller förnyas	7	3	3	13	0,4 %	2
2 / Dålig – flera skador som kan observeras tydligt och som kräver reparation, eller en enskild allvarlig skada, behovet av specialinspektion och totalrenovering är uppenbart	76	23	11	110	3,6 %	6
3 / Nöjaktig – skador och brister i konstruktionerna, bron behöver reparerar, men en totalrenovering kan vid behov senareläggas	454	128	140	722	23,8 %	13
4 / God – lindrigt slitage, små iståndsättningsbehov och förebyggande åtgärder som fördröjer uppkomsten av skador	1266	341	404	2011	66,2 %	8
5 / Mycket god – ny eller jämförbar med ny	89	19	37	145	4,8 %	
Ingen klassificering	25	10	2	37	1,2 %	
Sammanlagt, st.	1917	524	597	3038	100 %	29
Viktbegränsning, st.	12	12	5	29		

Vägtunnlarna upprätthålls i samarbete med Fintraffic

I området för NTM-centralen i Nyland finns 15 landsvägstunnlar, varav serviceproducenterna för livscykelprojekten ansvarar för 6 tunnlar och NTM-centralen för 9 tunnlar. Några av dessa är fasta tunnlar i stadsstrukturen som stöder utvecklingen av markanvändningen. För två sådana stadstunnlar, det vill säga Kägelluddens och Tavastehus tunnlar, har städerna kostnadsansvaret. När livscykelprojektet för rv 7 Forsby–Kotka avslutas 2026 överförs ansvaret för ytterligare en landsvägstunnel till livskraftscentralen i Nyland och när livscykelprojektet för rv 1 Muurla–Lojo avslutas 2029 överförs ansvaret för ytterligare 5 tunnlar.

NTM-centralen i Nyland ansvarar för förvaltningen av hela tunnelhelheten även i fråga om den teknik som ägs av Fintraffic Väg Ab. Fintraffic fungerar som operatör för tunnarnas trafikstyrnings- och säkerhetssystem. Tunnelkonstruktioner, utrustning och system kräver direkt service och underhåll varje år. Även deras livscykler är olika långa Reparationsinvesteringen och ersättningsinvesteringen i tekniska system i Nordsjö tunnel (lv 103) i Helsingfors genomförs 2025–2026. Mindre reparations- och ersättningsinvesteringar genomförs i Hiidenkallio tunnel (Ring II) 2025 och i Fiskars tunnel (lv 104) 2026.

Förnyande av bullerskydd

Bullerväggarna från 1980- och 1990-talen börjar vara i slutet av sin livscykel och deras skick behöver inventeras och reparations- eller förnyelseplanering av de mest brådskande objekten inledas. Dessa bullerväggar som behöver förnyas finns särskilt längs de livligt trafikerade huvudlederna i Helsingforsregionen.

Det är dyrare att förnya bullerhindren än att bygga nya; trafikarrangemang, rivningsarbeten och avfallshantering medför extra kostnader. Under årens lopp har också trafikmängderna på trafiklederna och kraven på bullerbekämpning ökat. För närvarande kan man endast vidta nödvändiga, brådskande reparationsåtgärder för bullerhindrens del.

Visste du?

I landsvägsnätet på området för NTM-centralen i Nyland finns cirka 3 120 broar och deras återanskaffningspris är cirka 3,0 miljarder euro.

Av broarna är cirka 42 i behov av ombyggnad och cirka 813 kräver grundlig reparation inom den närmaste framtiden.

Beroende på finansieringsbeloppet repareras och byggs årligen cirka 25–35 broar om.

NTM-centralen i Nyland ansvarar för 9 landsvägstunnlar, varav den äldsta är från 1993, de nyaste från 2020.

Tunnlarnas sammanlagda längd är 5 080 m och genom dem går sammanlagt i genomsnitt cirka 240 000 fordon per dygn.

Förvaltningen av tunnlar omfattar tre helheter:

- Tunnlarnas säkerhet och beredskap
- Underhåll och reparation av tunnlar
- Utveckla och uppdatera olika riktlinjer och förordningar och se till att de är aktuella.

Se även

[NTM-centralen i Nyland – Broar](#)

[Trafikledsverket – Broarbeten Nyland \(på finska\)](#)

[Trafikledsverket – Broarbeten Egentliga Tavastland \(på finska\)](#)

[Trafikledsverket – Broarbeten Päijänne-Tavastland \(på finska\)](#)

Vägskador



Vägojekt med skador

De mest kritiska sättningsskadorna i området för NTM-centralen i Nyland finns på Ring III och stamväg 51. På Ring III i Esbo vid Esbogård och i Sjundeå vid Hamossen riskerar vägen att skadas och bli akut okörbar, vilket leder till att den livligt trafikerade vägen måste stängas.

Mindre projekt kan genomföras om NTM-centralens finansiering räcker till. Ras på mindre vägar repareras årligen.

Vägskador syns vanligtvis inte för vanliga väganvändare. Även experter har svårt att förutse hur snabbt konstruktionsskador under jordytan uppstår eller när eventuella ras sker. Ofta kan man inte undersöka skicket utan att riva vägen först. Prioritetsordningen bygger i hög grad på en expertbedömning. Landsvägsunderhållsentrepriseörer upptäcker regelbundet sättningar i vägar. Om man upptäcker en sättning bedömer en expert inom geoteknik om vägen kräver omedelbar lagning eller endast uppföljning. Prioritetsordningen kan ändras och nya objekt sättas främst.

Över 200 sättningar på olika håll i landsvägsnätet på området för NTM-centralen i Nyland övervakas, men värst är situationen på livligt trafikerade riks- och stamvägar som anlagts på mjuka bottenar vid kusten i Nyland. Skarpa, ojämna sättningar kan skapa olägenheter för trafikanterna och försvåra underhållet av vägen. De kan också utgöra en trafiksäkerhetsrisk särskilt vid höga hastigheter.

Den vanligaste och förmånligaste reparationsåtgärden för sättningar är förbättring med beläggning. Nyttan som uppnås med reparationer av vägar på mjuk botten kan vara mycket kortvarig, eftersom leran fortsätter att sätta sig. Grundförstärkning löser problemet på längre sikt.

I värsta fall kan sättningar vara ett tecken på begynnande ras. Sättningar i en pålad bank är ett allvarligt tecken på behovet av reparationer. I de mest kritiska objekten finns än idag skadade träpålar, som kan plötsligt ge vika. Om pålarna ger vika kan skadorna bli så stora att vägen måste stängas av och reparationen påbörjas omedelbart. Träpålar ersätts med armerade betongpålar och en pålplatta. Det är i allmänhet dyrt att förnya pålningen, i synnerhet om man under tiden för arbetet måste använda kostsamma lösningar med förbifartsvägar.

I det lägre vägnätet uppstår vägsador som en sammantagen effekt av försämringen av vägens bärighet och belastningen från trafiken. När vägens bärighet har gett vika räcker det inte med att endast reparera vägytan eller beläggningen för att reparera vägsadan, utan även vägens konstruktion måste förstärkas. I det lägre vägnätet görs konstruktionsförbättringar i samband med beläggningsentreprenader. En faktor som anmärkningsvärt försämrar vägens bärighet är våta vägkonstruktioner. Därför är målet både för vägunderhållet och istandsättningen av vägar att vägytan och vägkonstruktionerna ska torka snabbare och bättre hållas torra.

Visste du?

Det är svårt att bygga en väg på mjuk mark som ler- eller myrmark. För att undvika ojämna sättningar i vägen krävs grundförstärkning till exempel genom att undergrunden stabiliseras med kalk och cement. Ibland räcker det att en del av vägkonstruktionerna ersätts med lättare material som lättklinker eller skumglas. I undermålig undergrund kan man behöva slå i pålar och bygga vägen på en platta som bärs upp av pålarna, så att vägbankens tyngd inte orsakar sättningar.

Förut anlades vägar direkt på marken även på svag undergrund. Utan grundförstärkning sätter sig sådana vägar i allmänhet ojämnt. Högre vallar grundades tidigare på träpålar. Träpålarna kan murkna och skadas när grundvattennivån sjunker.

Se även

[Trafikledsverket – Mest kritiska vägsador i området för NTM-centralen i Nyland \(på finska\)](#)

Kollektivtrafik



Bild: Aleksi Krankka

Smidiga och högklassiga mobilitetstjänster för resenärer

NTM-centralen i Nyland ansvarar för myndighetsuppgifterna inom kollektivtrafiken i Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland samt, med undantag av behörighetsområdena för Helsingforsregionens trafik (HRT), Tavastehus- och Lahtis-området, Raseborgs, Hyvinge och Riihimäki städer. Regionförvaltningsreformen medför en förändring i statens myndighetsstruktur.

Resvanorna har förändrats kraftigt under de senaste åren. I och med distansarbetet har arbetssätten och mötespraxisen förändrats och människornas användning av fritiden har genomgått en omvälvning. Denna förändring i resorna har krävt att NTM-centralen tar aktivt tag i planeringen av kollektivtrafiken för att kunna reagera snabbt och på rätt sätt på efterfrågan. NTM-centralens mål är att öka kollektivtrafikresorna genom att planera regionala servicehelheter, bygga nya attraktiva biljettprodukter och förbättra informationen om de tjänster som står till buds. Alla nya idéer provas djärvt i syfte att samla erfarenheter.

NTM-centralens upphandlings- och utvecklingsåtgärder inom kollektivtrafiken grundar sig på en specifikation av servicenivån som utarbetas vart fjärde år. NTM-centralen fokuserar på kollektivtrafik som är effektiv för resenärerna i enlighet med den fastställda servicenivån, som även kommunerna vill satsa på. NTM-centralen upphandlar kollektivtrafiktjänster för vägtrafiken genom konkurrensutsättning. Upphandlad trafik kompletterar den kollektivtrafik som eventuellt sköts på marknadsvillkor och bildar ett servicenätverk i området som möjliggör smidig mobilitet.

Anslaget för kollektivtrafiken vid NTM-centralen i Nyland har under de senaste åren, utan tilläggsfinansieringen för coronaåren, legat på 5–6 miljoner euro per år. Anslaget används för upphandling av trafik, planerings- och utvecklingsprojekt samt statsunderstöd som beviljas till kommunerna. Då kostnaderna ökar räcker finansieringen inte till för att trygga trafikeringen i enlighet med specifikationen för servicenivån och kommunerna har varit tvungna att finansiera upphandlingar tillsammans med NTM-centralen. Samarbetet vid upphandling av trafik är av största vikt. Tack vare kommunernas satsningar har man kunnat upprätthålla och utveckla kollektivtrafiktjänsterna genom samarbete och man har lyckats hålla servicenivån inom kollektivtrafiken på en rimlig nivå. Genom samarbetet stärks också integreringen av trafikutbudet till exempel med välfärdsområdenas behov.

Reseupplevelsen påverkas förutom av kollektivtrafikutbudet även av kollektivtrafikens infrastruktur. Infrastruktur i anslutning till kollektivtrafiken är hållplatser, hållplatsmärken och tak, cykelparkeringsplatser och förbindelser i anslutning till dem. Största delen av dessa upprätthålls via underhållsentreprenaderna för landsvägarna, men målet är också att göra nya investeringar varje år. Mindre projekt för att förbättra kollektivtrafikens infrastruktur genomförs till exempel inom ramen för MBT-avtalen samt på basis av brister som NTM-centralen själv observerat. Större investeringar, som exempelvis hållplatser eller bytesplatser i planskilda anslutningar, genomförs i samband med stora vägprojekt eller som separata projekt.

Visste du?

Enligt trafikavtalsförordningen avses med **behörig myndighet inom vägtrafiken** en myndighet eller en myndighetsgrupp som har befogenhet att bedriva kollektivtrafik inom ett visst geografiskt område.

De behöriga myndigheterna i Finland definieras i lagen om transportservice.

Servicenivån beskriver resans kvalitet i allmänhet. Centrala faktorer som anger kollektivtrafikens servicenivå är bland annat turtätheten, restiden, hur biljett- och avgiftssystemen fungerar samt tillgången till information.

Marknadsbaserad trafik grundar sig på fri konkurrens, där trafiken fungerar utifrån varje trafikidkares egen planering och prissättning utan offentligt stöd.

Upphandlad trafik är kollektivtrafik som köps av offentliga myndigheter för att tillgodose kvantitativa eller kvalitativa behov av tjänster. För upphandlad trafik används också termen avtalstrafik.

Se även

[NTM-centralen – Kollektivtrafik \(regional information, välj Nyland\)](#)

[Lagen om transportservice \(finlex.fi\)](#)

[Servicenivån för kollektivtrafiken vid NTM-centralen i Nyland 2025–2028 \(på finska\)](#)