



Närings-, trafik- och
miljöcentralen

Nylands NTM- centralens plan för väghållningen och trafiken 2023–2026



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

Ekonomiska och verksamhetsmiljö

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

Förord



Väghållning genom att säkerställa trafikledningens serviceförmåga

Den gångna vintern och våren har varit exceptionella när det gäller vägunderhållet i södra Finland. När vintern kom var det mycket snö. När våren kom, bröt temperaturer som växlade mellan minusgrader och plusgrader på ett aldrig tidigare skådat sätt sönder beläggningarna. Upphandlingarna av de åtgärder som planerats för sommarsäsongen inleddes under en pristopp för material och bränslen, som det fortfarande är svårt att förutspå hur den kommer att utvecklas. Marknadsläget för upphandlingar utjämnas av att entreprenaderna binds eftertänksamt till kostnadsindex, men väghållaren räknar ut huruvida pengarna räcker till tills arbetena är slutförda. Vi hanterar de ständiga förändringarna i verksamhetsmiljön med expertis, vilket gäller såväl områdets vägnät som hela trafiksystemets funktion.

Inom ansvarsområdet trafik på NTM-centralen i Nyland är verksamheten särskilt inriktad på åtgärder med tre strategiska toppar med målet hållbar trafik, livskraft i regionen och säker trafik. Bakgrunden är de riksomfattande målen för ett hållbart, tillgängligt och effektivt trafiksystem (Trafik 12). Vi fortsätter att bygga gång- och cykelvägar tillsammans med kommunerna och som en del av MBT-avtalen. Genom olika åtgärder strävar vi efter en jämn hastighetsnivå, särskilt på rutterna för godstrafik, och vi utformar också byggmetoder för att främja en cirkulär ekonomi och låga utsläpp. Inom kollektivtrafiken tryggar vi tjänsterna särskilt genom de viktigaste studie- och arbetsreseförbindelserna med målet att öka färdvägarnas popularitet. Vi säkerställer stadsregionernas tillgänglighet särskilt i viktiga knutpunkter – hamnar och terminaler, samt på mindre trafikerade vägar genom att säkerställa vägens skick i enlighet med vägens

användning och betydelse. Med hjälp av understöd till enskilda vägar gör vi det möjligt för väglagen att upprätthålla det vägnät de förvaltar i ett skick som motsvarar användningen. Vi fortsätter också det aktiva och effektiva säkerhetssamarbetet med centrala aktörer genom att identifiera och genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder.

Denna plan för väghållning och trafik integreras när det gäller förbättringsprojekten till stor del med det investeringsprogram som Trafikledsverket har utarbetat och presenterar föremål för förbättringsprojekt vid NTM-centralen i Nyland för nästa fyraårsperiod. Å andra sidan presenteras också de viktigaste pågående planeringsobjekten som är kopplade till de utvecklingsprojekt som föreslås i investeringsprogrammet. Behoven av att förbättra och utveckla vägnätet uppstår bland annat på grund av behoven av att förbättra transporterna inom näringslivet, förbättra cykelförhållandena, utveckla markanvändningen samt upprätthålla vägens skick och framkomlighet. De viktigaste flaskhalsarna i regionens väghållning och trafik har också identifierats i Traficoms strategiska lägesbild av trafiksystemet.

Genomförandet av planen för väghållning och trafik efter 2022 är förknippat med osäkerhet när det gäller den befintliga finansieringen av trafikleder. Vi genomför åtgärderna enligt planen inom ramen för de kommande årens finansiering med hänsyn till åtgärdernas genomslagskraft och beredskap samt med beaktande av den dagliga skötseln och underhållet av trafiklederna.

Vägnätet är en nationalskatt vars serviceförmåga endast bibehålls genom långsiktig och systematisk väghållning.

I juni 2022

Päivi Nuutinen

Direktör för ansvarsområdet för trafik och infrastruktur



Bild: Sirpa Pöllänen

Se även

[Strategi för regionförvaltningsverken och NTM-centralerna 2020–2023](#)

[Strategin för NTM-centralen i Nyland 2020–2023](#)

Utsikter för väghållningen



Reparationsskulden blir svårare att hantera

I planen för de offentliga finanserna 2023–2026 är spartrycket särskilt inriktat på kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Det blir en permanent nedskärning på 110 miljoner euro för utveckling av trafikledsnätet efter tre år av höjda nivåer. Även bastrafikledshållningen hotas av en minskning på 15 miljoner euro, vilket ännu utvärderas före höstens budgetmangling. Lyckligtvis finns det en bred enighet om vikten av att säkerställa den dagliga trafikerbarheten och hantera reparationsskulden. Även om det inte görs några nedskärningar i bastrafikledshållningen kommer det att bli svårt att hantera reparationsskulden. Under det senaste året har kostnadsnivån inom anläggningssektorn ökat med cirka 16 %. Stigande kostnader för energi och viktiga råvaror märks i infrastruktursektorn. Priset på olja och gas syns tydligt direkt i beläggningsverksamheten, priset på stål vid byggande och priset på flytande bränsle särskilt vid underhåll av vägnätet. Med samma pengar får man mindre än tidigare. Till exempel i år är beläggningsprogrammet inom verksamhetsområdet för NTM-centralen i Nyland endast cirka 500 km långt, så reparationsskulden ökar. Dessutom var vintern 2022 svår med tanke på beläggningarnas skick. År 2021 räckte finansieringen ännu till en beläggningmängd på cirka 700 km, med vilken reparationsskulden inte ökade. Tyvärr ser 2023 ännu sämre ut. Reparationsskulden gäller förutom vägbeläggning även bland annat broar och andra konstbyggnader, punktvisa skador på vägobjekt, dräneringskonstruktioner samt utrustning och anordningar. Det råder ingen brist på objekt som behöver repareras.

Främmande arter i vägmiljön

I juni 2019 antogs en ny nationell förordning om skadliga främmande arter, och arter som vresros och blomsterlupin har lagts till på listan. Båda är en välbekant syn i vägmiljön. Vresros har också planterats rikligt under tidigare årtionden på grund av artens goda hållbarhet. Från och med juni 2022 får vresros inte förekomma i vägområden, eftersom förekomsten i sådana områden som ständigt används och underhålls betraktas som odling, vilket förbjuds i den nationella förordningen. Å andra sidan utgår EU:s förordning om främmande arter från att bekämpning "till vilket pris som helst" inte är motiverad, det vill säga att hanteringsåtgärderna ska stå i proportion till konsekvenserna för miljön. Reparationsskulden för avlägsnande av skadliga främmande arter är upp till 56 miljoner euro. Enligt en preliminär bedömning består en betydande andel av kostnaderna av mottagning och behandling av främmande artavfall, så

det behövs kostnadseffektiva lösningar för avfallshanteringen. Det finns ingen separat finansiering för dessa åtgärder, vilket försvårar hanteringen av främmande arter. En betydande del av vresrosförekomsterna i Finlands vägmiljö finns i området för NTM-centralen i Nyland. Sommaren 2022 har man för avsikt att inleda åtminstone ett större projekt för att utrota vresrosen samt göra ett prioriterat åtgärdsprogram utifrån de erhållna kostnadsuppgifterna med betoning på de områden som är mest känsliga för miljön.

Säkra försörjningsberedskapen

Grundpelare i den nationella försörjningsberedskapen, bland annat vid sidan av energitillgången, är ett fungerande trafiksystem även under undantagsförhållanden. NTM-centralernas ansvarsområden för trafik har beredskap att inom sitt område säkerställa sina uppgifter under normala förhållanden och i enlighet med lagstiftningen för vissa specialuppgifter under undantagsförhållanden. Säkerställandet av underhållsentreprenadernas verksamhet inklusive utrustning och material är direkt kopplat till väghållningens grundläggande uppgift. NTM-centralernas verksamhet för ordnande av kollektivtrafik stöder å sin sida under undantagsförhållanden på motsvarande sätt ordnandet av de persontransporter som situationen kräver. Utöver dessa förbereder sig NTM-centralernas ansvarsområden för trafik på vissa specialuppgifter som endast behövs under undantagsförhållanden, bland annat styrning av transporter. Försörjningsberedskapsaspekten har lyfts fram mer än tidigare i inriktningen på väghållningsåtgärderna. På NTM-centralen strävar vi efter att tillsammans med andra myndigheter identifiera de viktigaste projekten även ur detta aktuella perspektiv och aktivt bidra till att främja dem.

Visste du?

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

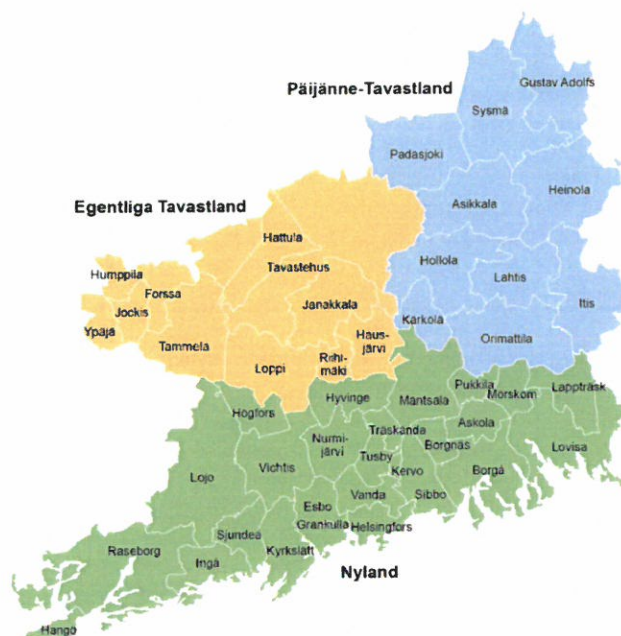
Se även

[Statsrådet – Redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2023–2026 \(på finska\)](#)

[Statsrådet – Den riksomfattande trafiksystemplanen \(Trafik 12\) \(på finska\)](#)

[Trafikledsverket – Invasiva främmande arter](#)

Vägghållningens verksamhetsmiljö



NTM-centralen i Nyland ansvarar för vägghållningen i landskapen Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland. I dessa tre landskap bor två miljoner människor. Vägnetet i området utgör cirka 12 procent av vägnetet i hela landet, men där uppstår en tredjedel av hela landets trafikarbete. Även andelen tung trafik i området är ovanligt stor, den står för ca en fjärdedel av alla transportarbeten i hela landet.

På verksamhetsområdet finns Finlands livligast trafikerade vägar. På området finns merparten av aktörerna i Finlands näringsliv och mycket rikstäckande logistik. Helsingfors–Vanda är landets viktigaste internationella flygplats. Samtidigt är den en viktig logistisk knutpunkt även för godstrafiken. I Borgå finns Finlands största hamn och ett viktigt oljeraffinaderi, varifrån bränsle distribueras till en stor del av Finland. Helsingfors hamn är en Finlands största och värdet på allt gods som transporteras via hamnen motsvarar en tredjedel av Finlands utrikeshandel. Helsingfors hamn planerar att i fortsättningen koncentrera all trafik till Estland till Västra hamnen, vilket i betydande grad ändrar om trafikarrangemangen i slutet av Västerleden bland annat i och med den nya hamntunneln.

Helsingfors, Tavastehus och Tammerfors binds samman av en unik tillväxtzon, Finlands tillväxtkorridor, vars stomme utgörs av stambanan och riksväg 3.

Tabell: Verksamhetsmiljöns och trafikens nyckeltal

		NMT-centralen i Nyland	Andel av hela landet
Befolkning 2022 (31.12.2021)	personer	2 090 846	38 %
Befolkningstillväxt 2000-2021	personer	326 428	89 %
Arbetsplatser (2020)	st	933 281	41 %
BNP (2019)	milj. euro	108 401	45 %
Markareal (1.1.2022)	km ²	20 012	7 %
Landskyer (1.1.2022)	km	0 275	12 %

Landsvägar (1.1.2022)	km	9 273	12 %
Trafikarbete (1.1.2022)	milj.bilkm.	10 846	30 %

Godstrafik transportarbete (2017)	milj.tkm.	6 545	25 %
Livligt trafikerade vägar (ÅDT > 15 000 fordon/dygn, 2022)	km	516	56 %
Landsvägar belägna cykel- och gångvägar (1.1.2022)	km	1 158	19 %
Personskadeolyckor på landsvägar (2017-2021)	st	3 031	29 %
Finansiering av basstrafikledshållningen exclusive separat finansiering (2021)	M€	135	18 %
Finansiering av kollektivtrafiken, NMT (2022)	M€	7	18 %

I Statistikcentralens senaste befolkningsprognos har man uppskattat att Finlands befolkning endast kommer att öka lite grann under de kommande två årtiondena, om man tittar på befolkningsutvecklingen i hela landet. Ökningen är 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 endast att öka i landskapet Nyland samt i landskapen Birkaland, Egentliga Finland och Norra Österbotten samt på Åland.

Idag finns närmare hälften av hela landets arbetsplatser inom detta område, varför pendlingstrafiken är intensiv. Nyland, i synnerhet huvudstadsregionen, har Finlands största antal användare av kollektivtrafik och färdsätt för hållbar rörlighet.

I och med coronapandemin var trafikarbetet även under 2021 cirka 8 procent lägre i Nyland och Egentliga Tavastland och cirka 3 procent lägre i Päijänne-Tavastland jämfört med 2019. På riksnivå var trafikarbetet fortfarande cirka 5 procent lägre 2021 än 2019, men det är svårt att bedöma förändringens varaktighet. En mer permanent ökning av distansarbetet kan för pendlingstrafikens del bromsa en återgång till den tidigare nivån.

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 helt 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 \(på finska\)](#)

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

Finansiering av väghållningen

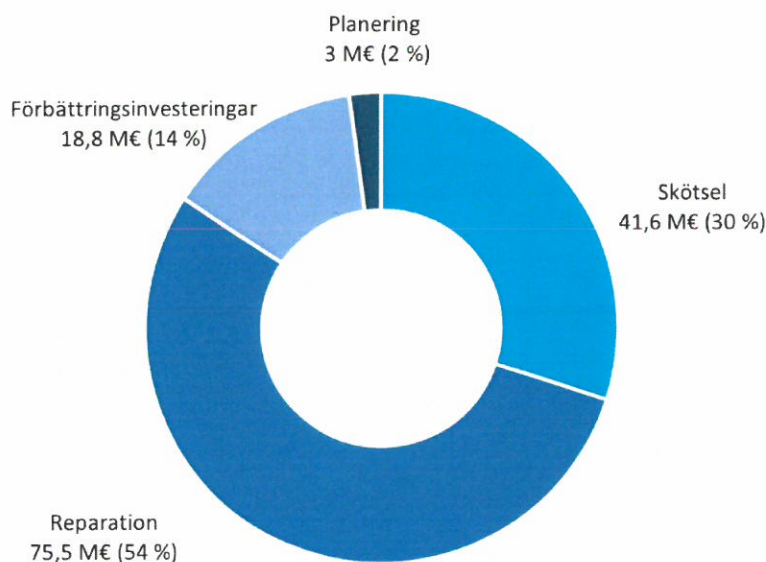


Bild: Finansieringen av väghållningen per produkt 2022 (sammanlagt 138,9 miljoner euro).

Finansiering av väghållningen 2022

NTM-centralen i Nyland har beviljats cirka 138,9 miljoner euro i finansiering för basväghållningen 2022 som det ser ut i juni. 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 den grundläggande trafikledshållningen går till underhåll av vägnätet, dvs. skötsel och reparationer. 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 större områdesreserverings-, general- och vägplaner för trafiklederna inledas.

Förbättring

Svängningarna i finansieringen av NTM-centralens basstrafikledshållning syns särskilt i förbättringen av vägnätet och 2022 är ännu exceptionellt bra med tanke på finansieringen. Genomförandet av små förbättringsprojekt i Trafikledsverkets investeringsprogram kan inledas bland annat med följande genomförandeprojekt:

- E18 Rv 7 reparation av vägskada vid Vanhakylä, Lovisa
- Rv 7 viltstängsel mellan Smedsbacka och Drägsby, Borgå

- Lv 140 trafiksäkerhetsobjekt mellan Kyytitie och Kuusijärvi
- Lv 186 Salos kommungräns – Joddböle, restaurering av räcken
- Lv 115 förbättring genom att bygga en gång- och cykelväg mellan Degerbyvägen och Vargsvägen, Sjundeå
- Rv 3 Parola anslutningsparkering, Hattula

I december 2021 lade finansutskottet dessutom till finansiering i budgeten för 2022 för att genomföra följande förbättringsprojekt:

- Sv 51 belysning mellan Karis och Ingå och rv 25 Svartå – Karis
- Lv 167 belysning mellan Pennala och Renkomäki

I övrigt innehöll objekten för fördelningsutrymme för innevarande år planeringsobjekt och reparationer av beläggningar.

I Helsingfors- och Lahtisregionen pågår genomförandet av MBT-avtalen (markanvändning, bostäder och trafik) fram till slutet av 2023 enligt överenskommelse. I februari kom man överens om en grupp projekt som man siktar på att genomföra i Lahtisregionen och till förbättringsprojekten hör:

- Lv 14086 Sipurantie, gång- och cykelväg mellan Suuntapolku och Hakaportintie, Lahtis
- Lv 313 Vääksy-Vierumäki, 1:a sträckan Vehko – Vesivehmaa (Lentotie) gång- och cykelväg
- Rv 24, förbättring av anslutningen vid Holma och gatuarrangemang som leder till Lahtis centrum

Dessutom genomförs reparationsobjekt och planer görs upp via MBT-avtalen.

Skötsel

Den dagliga skötseln av landsvägarna är den viktigaste posten inom underhållet på årsnivå. Den nya entreprenadmodellen för underhåll av landsvägar innebär en övergång till ett tillvägagångssätt av allianstyp som uppmuntrar till ett nära samarbete mellan beställaren och serviceproducenten. Kostnadsnivån uppskattas vara densamma som under de senaste åren, men årsvariationen mellan olika åtgärder kan vara stor, eftersom vädret varierar från år till år.

Reparation

Beläggingsarbetet är den största kostnadsposten vid reparation. Köpkraften hos anslagen för beläggning 2022 har försämrats betydligt jämfört med föregående år bl.a. på grund av att oljan har blivit dyrare. Reparationsskulden ökar igen i år särskilt i det lägre vägnätet. Man strävar dock efter att säkerställa huvudledningarnas skick. Som fördelningsobjekt som utses av riksdagen genomförs dessutom:

- Lv 11933, Heikinkyläntie, reparation av vägbeläggning, Lapinjärvi
- Lv 2951, reparation av beläggningen på Mommilantie, Tavastehus och Hollola

Anslagen för broreparationer ligger i år på samma nivå som 2021. Av broarnas och rörbroarnas material påverkar i synnerhet prisutvecklingen för stål antalet objekt som ska repareras. I år har ett index som beaktar priset på stål införts för broobjekten för att underlätta entreprenörernas risker. Det ökar dock osäkerheten om de slutliga kostnaderna.

Mindre skador, trummor och dräneringsbrister kan repareras med basfinansieringen till ett belopp på 2,5 miljoner euro per år.

Visste du?

Basfinansieringen som NTM-centralen i Nyland har för väghållningen 2022 är cirka 138 miljoner euro.

Den ökande trafiken ökar slitaget på vägnätet och därmed också behovet av basfinansiering för väghållningen.

Se även

[Trafikverket – Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2023–2030 \(på finska\)](#)

[Finansutskottet – Objekten för riksdagens fördelningsreserv 2022 \(på finska\)](#)



Verksamhet och mål

- [Riktlinjer för trafiken](#)
- [Trafiksystemarbete](#)
- [Säker mobilitet](#)
- [Projektplanering](#)
- [Underhållet av vägnätet](#)
 - [Belagda vägar](#)
 - [Broar och andra konstbyggnader](#)
 - [Vägojekt med skador](#)
- [Kollektivtrafik](#)
 - [Ordnanande och finansiering av kollektivtrafik](#)

Riktlinjer för trafiken

TRAFIKENS STRATEGISKA PRIORITERINGAR

Vi bygger en hållbar framtid – för människornas och regionernas bästa

Hållbar trafik

Med hållbar trafik hejdar vi klimatförändringen och tryggar en hälsosam livsmiljö

Livskraftig region

Med hjälp av tillgänglighet möjliggör vi en livskraftig region

Säker trafik

Säker trafik uppstår genom samarbete och åtgärder inom väghållningen

Aktivt samarbete och förutseende växelverkan

Vi är en pålitlig partner för våra intressegrupper och vi verkar i öppen växelverkan med väganvändarna



Säkerheten, hållbarheten och livskraften i centrum för väg- och trafikutvecklingen

De nya riktlinjerna för verksamheten inom ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid NTM-centralen i Nyland har färdigställts. Dessa riktlinjer för väghållningen och utvecklingen av trafiken svarar på de rådande megatrenderna samt på de mål och förändringar som styr hela samhället. Riktlinjerna ger inriktningen för de kommande årens väghållning, ordandet av kollektivtrafiken och utvecklingen av trafiksystemet.

Livskraft genom långsiktighet

Livskraften påverkas av många faktorer, men tillgänglighet är en av de viktigaste faktorerna för ett områdes livskraft, både för invånarna och företagen. Tillgänglighet uppstår genom smidiga och fungerande förbindelser mellan järnvägar, vägtrafik, sjötrafik och lufttrafik och mycket ofta genom en smidig kombination av dessa olika färdssätt i olika faser av rese- och transportkedjorna. I dag spelar datakommunikation och datakommunikationsförbindelser som femte trafikform en allt viktigare roll även i fråga om tillgänglighet.

Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) som godkändes av statsrådet våren 2021 ger mål och strategiska riktlinjer som preciserar målen för utvecklingen av trafiksystemet i hela landet. Det skapar långsiktighet i utvecklingen av trafiksystemet, eftersom planen har utarbetats för en 12-årsperiod. Planen uppdateras under resans gång, i regel under varje regeringsperiod och samtidigt planeras de följande 4 åren i samband med preciseringarna under de närmaste åren. Kommunikationsministeriet ansvarar för utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Med planen eftersträvas ett tillgängligt, hållbart och effektivt trafiksystem. Målen är parallella och alla strävar efter att bekämpa klimatförändringen.

Trafik 12 har också varit en viktig utgångspunkt för uppdateringen av riktlinjerna för väghållningen och trafiken vid NTM-centralen i Nyland. Trafiken utvecklas i enlighet med de gemensamt överenskomna riksomfattande målen med hänsyn till regionala särdrag.

Ett särdrag för Södra Finland är den stora utsläppsminskningspotentialen för hållbar trafik som identifierats i planen, vilket kräver att infrastrukturen och tjänsterna för cykling, gång och kollektivtrafik utvecklas. Dessutom är det stora mängder internationell trafik. Det kräver att man tryggar tillgängligheten vid knutpunkter för godstrafik, som exempelvis logistikcentraler och hamnar. Verksamhetsområdet för NTM-centralen i Nyland kännetecknas dessutom av ett behov av trafikledning och rastplatser för tung trafik.

Den riksomfattande trafiksystemplanen och det åttaåriga investeringsprogrammet som konkretiserar den drar upp riktlinjer för vilka infrastrukturåtgärder som ska få statlig finansiering. I utvecklingen av trafikledsnätet betonas huvudlederna kraftigt. I synnerhet i stadsregionerna satsar man mer på att främja hållbar mobilitet än man gör idag.

NTM-centralen är med och utvecklar trafiksystemet i området för att stödja områdets livskraft. Inom väghållningen prioriteras centrala rutter för näringslivet och arbetspendlarnas behov tryggas. I anordnandet av kollektivtrafik står utöver att möjliggöra hållbara arbetsresor även smidiga skol- och studieresor i centrum.

Hållbarhet är ett tema som genomsyrar hela samhället

Att stävja klimatförändringen är ett samhälleligt mål som i allt högre grad också påverkar utvecklingen av trafiksystemet. I trafiken innebär hållbarhet att främja gång-, cykel- och kollektivtrafiken samt att förutom att minska personbilstrafiken även minska bullerolägenheterna, skydda grundvattnet och förbättra luftkvaliteten. Främjandet av hållbara färdmedel förbättrar också ofta trafiksäkerheten.

Finland har förbundit sig att halvera växthusgasutsläppen från trafiken fram till 2030 jämfört med nivån 2005 och Finlands trafiksystem ska vara helt utsläppsfritt 2045. Från och med planeringen av markanvändningen och trafiksystemet arbetar vi systematiskt för att uppnå ett koldioxidneutralt trafiksystem.

Färdplanen för fossilfria transporter är en plan som utarbetats på kommunikationsministeriet för att minska växthusgasutsläppen från inrikestrafiken. Statsrådets principbeslut om färdplanen antogs våren 2021. I den fastställs åtgärder för att uppnå utsläppsminskningmålet för trafiken och största delen av dem gäller vägtrafiken. Vägtrafiken är den största källan till utsläpp från trafiken. För att minska utsläppen måste fossila bränslen ersättas med utsläppsfria alternativ, fordonsbeståndet måste utvecklas och det krävs många olika typer av åtgärder i trafiksystemet. Målet är att prestationen inom personbilstrafiken inte längre ska öka.

I utvecklingen av trafiksystemet betonas allt mer spårtrafik på riksnivå. Genom NTM-centralens åtgärder kan utsläppsminskningar uppnås genom att satsa mer på finansiering av hållbar trafik: utveckling av gång- och cykelförbindelser, kollektivtrafikens infrastruktur och kollektivtrafiktjänster. Godstrafiken och kollektivtrafiken prioriteras i utvecklingen av landsvägsnätet i stadsregionerna och hållbar persontrafik främjas kraftigt i synnerhet i stadsregioner där det finns alternativ till personbilstrafiken.

Möjligheterna för växande stadsregioner och glesbefolkade områden att stödja sig på hållbar mobilitet är väldigt olika. För att uppnå utsläppsmålen krävs mångsidiga åtgärder som betonas på olika sätt i olika områden. Vägtrafiken spelar i vilket fall som helst en viktig roll i trafiksystemet även i framtiden.

Inom godstrafiken främjas hållbarheten genom smidiga trafikförbindelser till centrala terminaler och logistikkoncentrationer. Utsläppen från transporter kan även minskas bland annat genom att se till att broarna och vägnätet är i gott skick, se över rutterna för HCT-transporterna och rastplatserna för tung trafik. Dessa åtgärder minskar onödig körning och onödiga omvägar och därigenom bränsleförbrukningen. Genom åtgärder för trafikledning och främjande av digitalisering kan man också minska trafiken och de utsläpp som den orsakar.

Klimatförändringen har betydande långsiktiga effekter, men utöver dessa är vi redan nu tvungna att vidta mycket konkreta åtgärder på grund av att bland annat regn och extrema väderfenomen ökar. Detta syns till exempel i underhållet av vägnätet.

Trygghet omfattar alla

Åtgärderna inom väghållningen och utvecklingen av trafiksystemet syftar till att göra trafiken allt säkrare. Ett mångsidigt samarbete med olika aktörer har en central roll i att främja de riksomfattande trafiksäkerhetsmålen.

En riksomfattande trafiksäkerhetsstrategi har utarbetats för åren 2022–2026. Bakgrunden till strategin är EU:s mål att minska antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken samt nollvisionen. Trafiksäkerhetsstrategin omfattar väg- och järnvägstrafik, icke-kommersiell sjötrafik samt sportflyg. Strategin och statsrådets principbeslut som utarbetats utifrån den blev klara i början av 2022. Principbeslutet betonar betydelsen av nollvisionen: att alla trafikformer är så säkra som möjligt före 2050 så att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken. Enligt principbeslutet är de största utmaningarna för att uppnå detta mål vägtrafiken.

Den riksomfattande trafiksäkerhetsstrategin har sju strategiska riktlinjer och mål samt ett omfattande åtgärdsprogram för att uppnå dessa mål. NTM-centralen ansvarar för sin del för att främja och genomföra åtgärderna enligt strategin. NTM-centralen har en traditionellt stark roll i trafiksäkerhetssamarbetet tillsammans med kommunerna, som stöds utmärkt av åtgärdsprogrammet med sina konkreta betoningar på att t.ex. påverka attityder. Även när det gäller att dämpa körhastigheterna kommer NTM-centralen att fortsätta det viktiga arbetet för att främja en trygg trafik i enlighet med riktlinjerna i strategin.

Inom ramen för Trafik 12-planen kommer säkerheten i väginfrastrukturen att förbättras. I investeringsprogrammet betonas säkerheten i den långväga fordonstrafiken när det gäller vägtrafikens huvudleder, men i gengäld riktas finansiering även till små gängleder via den riktade finansieringen av bastrafikledshållningen.

En säker väg- och trafikmiljö som är lätt att ta sig fram på har alla väganvändare rätt till, oavsett hur man tar sig fram.

Se även

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

[Statsrådet – Färdplan för fossilfria transporter](#)

[Statsrådet – Trafiksäkerhetsstrategi](#)

[Traficom - Transportsystemanalysen](#)

[Traficom – Strategisk lägesbild över trafiknätet](#)

Trafiksystemarbete



Trafiksystemarbete – planering, genomförande och uppföljning

Samordningen av många olika trafikbehov och mål är en väsentlig del av all verksamhet vid NTM-centralen i Nyland. Mest konkret tar den sig uttryck i trafiksystemarbetet. Trafiksystemarbetet kräver gemensam planering, deltagande och förhandlingar över förvaltningsgränserna. NTM-centralen i Nyland deltar i planeringen av markanvändningen och regionutvecklingen, trafiksäkerhetsarbetet, miljösamarbetet och åtgärder som påverkar det mångsidiga landsvägsnätet.

NTM-centralens uppgift i det regionala trafiksystemarbetet är att försäkra trafiksäkerheten, trafiksmidigheten och att de nationella målen förverkligas, att vägnätet utvecklas långsiktigt och att miljöskadorna minimeras. NTM-centralen samarbetar inom ramen för trafiksystemarbetet på alla planeringsnivåer särskilt med tanke på statens vägnät, men med beaktande av alla trafikledsformer och färdstätt. NTM-centralen genomför trafiksystemplanerna för landsvägsnätet i samarbete med Trafikledsverket och kommunerna. NTM-centralen är även behörig myndighet för kollektivtrafiken på en del av områdena.

Finlands första riksomfattande trafiksystemplan godkändes av statsrådet våren 2021. Planen styr den framtida utvecklingen av trafiksystemet även på regional nivå. Målen i planen betonar hållbar rörlighet särskilt i stadsregionerna, hela Finlands tillgänglighet samt trafiksystemets effektivitet. I all verksamhet ska man ta hänsyn till målet för bekämpningen av klimatförändringen. I investeringsprogrammet, som genomför planens mål, anges vilken typ av projekt eller åtgärder som man riktar finansiering till. Många projekt genomförs av staten och kommunerna tillsammans. Investeringsprogrammet uppdateras årligen och Trafikledsverket ansvarar för uppdateringen.

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). NTM-centralen

deltar i utarbetandet av planerna samt i främjandet och uppföljningen av dem. I planerna anges målen för trafiksystemet i regionen och de åtgärder som vidtas för att uppnå dem.

Inom verksamhetsområdet för NTM-centralen i Nyland utarbetas trafiksystemplaner och landskapsplaner för tre landskap. Nylands förbund utarbetar förutom landskapsplanen även trafiksystemplaner för Östra Nyland och Västra Nyland, som har uppdaterats 2021. I landskapet Nyland ansvarar Helsingforsregionens trafik HRT för trafiksystemplaneringen inom Helsingforsregionen som en del av MBT-planen, som håller på att beredas. I MBT-avtalet för Helsingforsregionen har staten och kommunerna kommit överens om åtgärder för 2020–2031.

I Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland utarbetar landskapsförbunden landskapsplaner och ansvarar för trafiksystemplanerna på sina områden. Trafiksystemplanen för Egentliga Tavastland uppdaterades 2020 och Trafiksystemplanen för Päijänne Tavastland 2019. Regionens första MBT-avtal har förhandlats fram för Lahtis stadsregion under 2021 och omfattar åren 2021–2031. Päijänne-Tavastlands förbund ansvarar för beredningen av Lahtisregionens stadsregions utvecklingsplan med sikte på nästa MBT-avtal.

Kommunerna ansvarar för general- och detaljplanerna samt för gatunätet. NTM-centralerna gör tillsammans med kommunerna gemensamma planer och utredningar i anslutning till utvecklingen av trafiksystemet och markanvändningen och kommer också med utlåtanden om planerna.

Hållbar trafik och hållbara transporter

Vid NTM-centralen främjar vi hållbar trafik genom planer för resekedjor och trafiksäkerhet som vi gör upp tillsammans med kommunerna. Betydelsen av att utveckla infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken kommer att öka i och med övergången till trafik med låga utsläpp. Till exempel behöver vi uppmärksamma underfarter, anslutningsparkeringar och hållplatsmiljöer. NTM-centralen deltar också i planeringen av banor och spårvägar, eftersom de påverkar det övriga kollektivtrafiksystemet och landsvägsnätet.

Vi fokuserar på att utveckla resekedjor och transportkedjor. Smidiga och enkla anslutnings- och bytesförbindelser för kollektivtrafiken är en viktig del av resekedjornas funktion. Vid NTM-centralen riktar vi in åtgärder som utvecklar trafiksystemet på dessa knutpunkter. En del av hållbara transportkedjor är att säkerställa en jämn reshastighet (80 km/h) på centrala rutter för godstrafik.

Miljöolägenheter som orsakas av trafiken, såsom buller, samt konsekvenserna för grundvattnet, luftkvaliteten och växthusgasutsläppen beaktas i all verksamhet. Antalet människor som utsätts för buller från vägtrafiken får inte öka utan bör minska.

Livskraftiga områden

Näringslivets och logistikens behov är ett av de centrala temana i trafiksystemarbetet. Vi samarbetar med näringslivet för att definiera utvecklingsåtgärder för trafiksystemet och förbättra planeringsberedskapen. Även rastplatser för tung trafik utvecklas och behovet av långtradare med större längd eller vikt än tidigare, det vill säga HCT-transporter, beaktas i vägnätet. I samarbetet med kommunerna ser vi till att transporterna till hamnar och terminaler löper smidigt både i väg- och gatunätet.

Vid NTM-centralen säkerställer vi tillgängligheten i regionerna och i synnerhet i de växande stadsregionerna. Tillgänglighet är viktigt inte bara för näringslivet utan också för arbets- och studieresor. Vi tryggar kollektivtrafikens tjänster, särskilt de viktigaste studie- och arbetsreseförbindelserna.

Trygg trafik

Det är viktigt att uppnå en trygg och hälsosam miljö i trafiksystemarbetet. Vid NTM-centralen planerar vi i samarbete med kommunerna åtgärder som stöder en säker och hållbar trafik. Trafiksystemets säkerhet och hållbarhet förbättras ofta på samma sätt.

Vi genomför kostnadseffektiva gång- och cykellösningar. Vi förbättrar också vägövergångslösningarna så att de blir tryggare än i nuläget. Förutom säkerheten understryker målet att främja hälsan genom att öka den fysiska aktiviteten i vardagen, behovet av att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik.

Se även

[NTM-centralen – Trafiksystemarbete \(välj NTM-central: Nyland\)](#)

[HRT – Helsingforsregionens markanvändning, boende och trafik, MAL 2019 \(på finska\)](#)

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

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

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

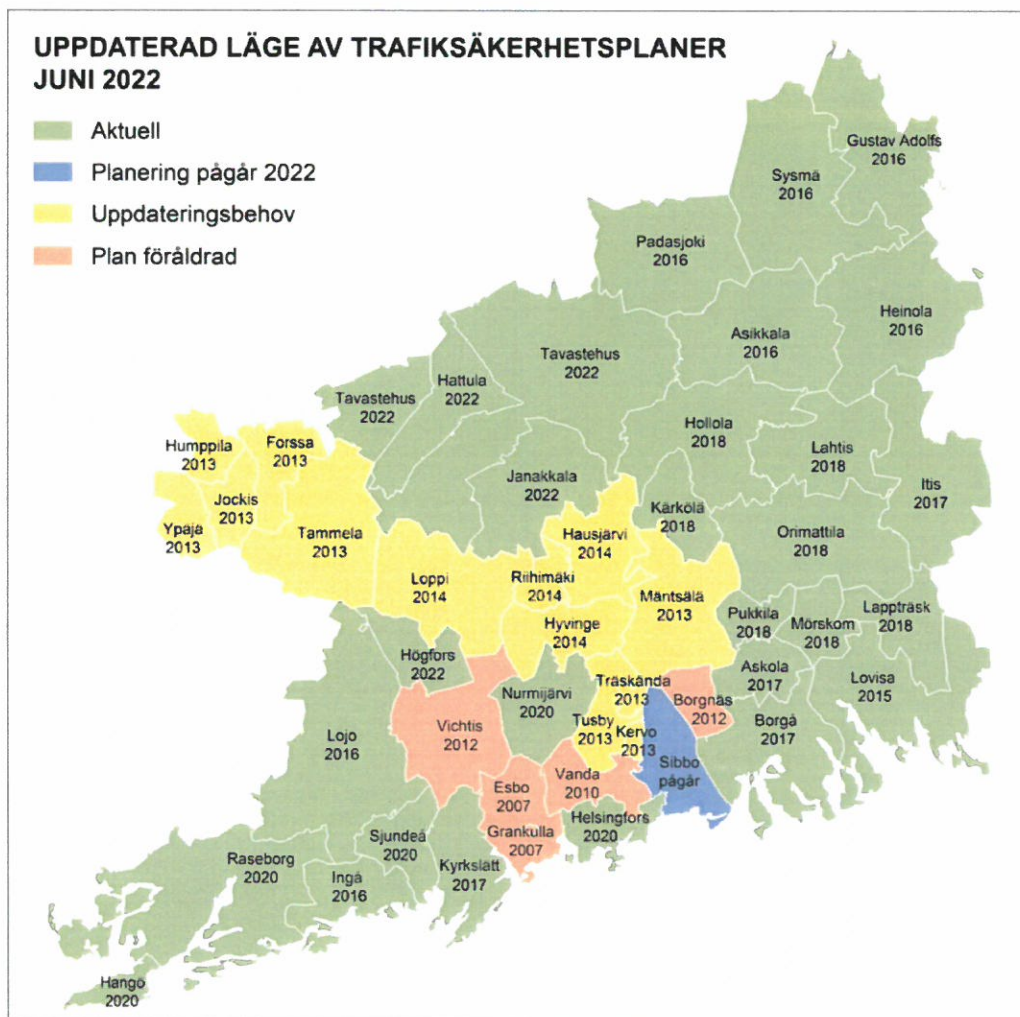
[Päijänne-Tavastlands förbund – Trafiksystemplan \(på finska\)](#)

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

Miljöministeriet – Helsingforsregionens MTB-avtalet 2020–2031

Miljöministeriet – Förhandlingsresultatet av Lahtis stadsregionens MTB-avtalet 2021–2031 (på finska)

Säker mobilitet



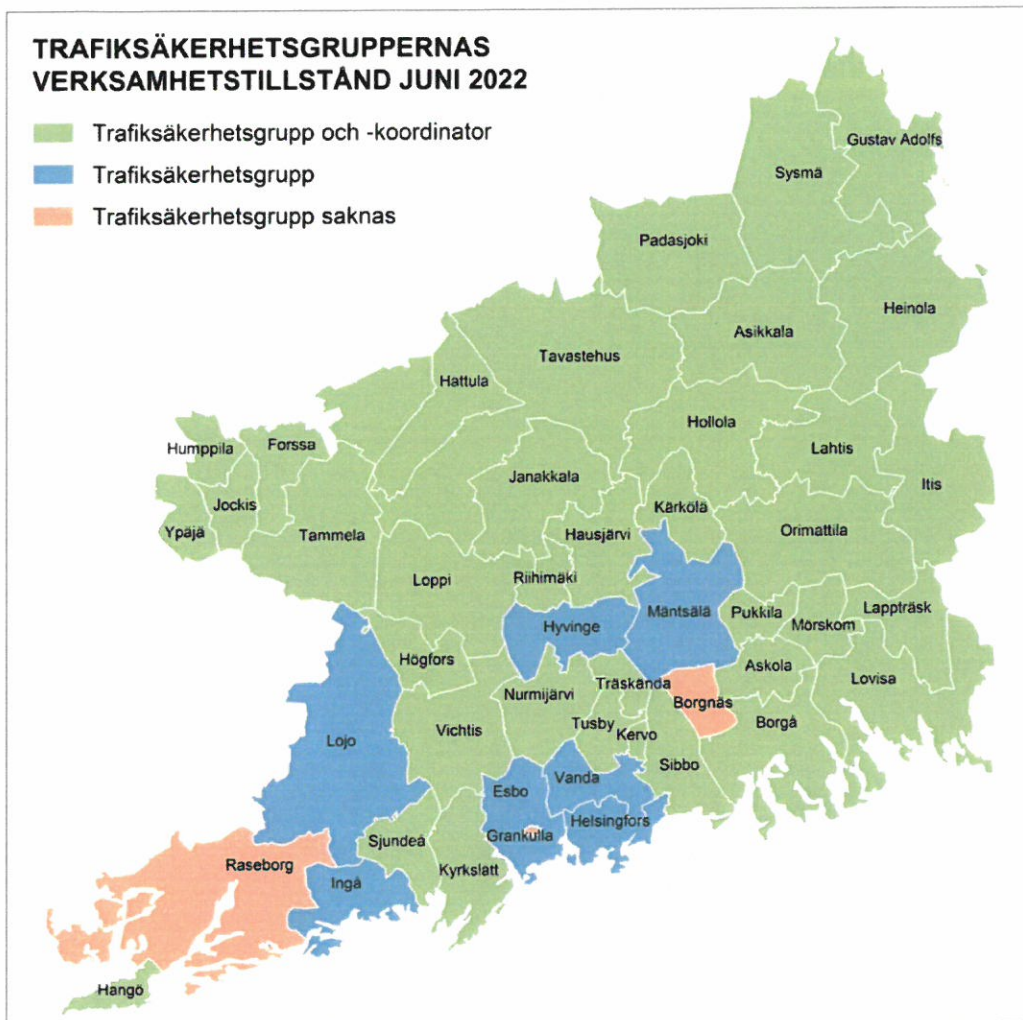
En trygg vägmiljö består av många olika faktorer

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. Särskilda trafiksäkerhetsåtgärder vidtas med utgångspunkt i information och riskanalyser med hänsyn till deras effekt och kostnadseffektivitet. Prioriteringarna av dessa åtgärder bygger bland annat på åtgärdsspecifika utredningar och olika behov. Dessutom får NTM-centralen värdefull lokal information om kommunernas viktigaste utvecklingsobjekt till exempel vid möten med kommunernas trafiksäkerhetsgrupper och genom annan tät kontakt. Typiska trafiksäkerhetsåtgärder är förbättring av landsvägskorsningar, upprustning eller förnyelse av utrustning i vägmiljön (t.ex. räckan), åtgärder för trafikstyrning (t.ex. hastighetsbegränsningar och skyltar), byggande av gång- och cykelvägar samt underfarter, byggande av vägbelysning, nya viltstängsel, planera och främja införande av automatisk trafikövervakning, förbättring och byggande av övergångsställen samt byggande av säkra hållplatser. Dessa mycket olika åtgärder måste man förutom att dela in dem i prioriteringsordning i regel även jämföra med varandra – det finns bra objekt för allt, men endast en liten del av dessa kan genomföras årligen.

Fokus ligger på oskyddade trafikanter och hållbar mobilitet

Varje år genomför NTM-centralen i första hand sådana kostnadseffektiva åtgärder som förbättrar säkerheten för gång- och cykeltrafiken och gör dem enklare samt främjar användningen av kollektivtrafik. Utgångspunkterna för dessa i allmänhet små men på lokal nivå mycket betydande trafiksäkerhetsåtgärder är bl.a. åtgärdsförslag från medborgare, skolor, föreningar eller kommuner samt NTM-centralens egna utredningar. De planer för hållbar trafik och förbättring av trafiksäkerheten som utarbetas tillsammans med kommunerna får också en mycket viktig roll. Utöver de åtgärder som syftar till att förbättra trafikskulturen och göra den hållbar och trygg fastställer man i dessa regionala planer 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 på daghemmen, skolorna, servicehusen och vårdhemmen.

Den viktigaste utgångspunkten för att inrätta nya gång- och cykelvägar är en uppsättning behov som uppdateras vart tredje år, 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 mot att genomföra dem – i detta avseende har också överenskommelser om samfinansiering med kommunen en avgörande roll.



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 endast leder till egendomsskador

Se även

[NTM-centralen – Trafiksäkerhet \(välj NTM-central: Nyland\)](#)

[Trafikledsverket – Säkerheten i vägtrafiken](#)

[Karta över vägtrafikolyckor registrerade av polisen](#)

Karta över hjordjursolyckor som registrerats av storviltsassistansen

Traficom – Trafikfakta, aktuell information om trafiksystemet (på finska)

Trafikskyddet

Institutet för Olycksinformation

Projektplanering



Man förbereder sig för framtiden genom planering

I Nylands NTM-centrals område finns det 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 förbereder man sig på att beredskapen för genomförandet är så bra som möjligt när finansieringen av genomförandet säkerställs. I synnerhet när det gäller huvudlederna måste man med hjälp av planer förbereda sig på kommande utvecklingsbehov på lång sikt.

Med finansieringen av planeringen utförs det trafiksystemarbete som hör till NTM-centralens grundläggande uppgifter och tillhörande planer, 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. I utvärderingen av trafikledsprojekten används en nytto-kostnadsanalys och en bedömning av effekterna. Genom projektutvärderingen säkerställer man att man går vidare med det bästa projektalternativet i planeringen. Med hjälp av planeringsprogrammets projektplaneringsobjekt strävar man i första hand efter att främja planeringsbehoven för investeringsobjekt i det investeringsprogram som Trafikledsverket utarbetat. Urvalskriterierna bygger på målen i den riksomfattande trafiksystemplanen: tillgänglighet, effektivitet 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 är:

- Rv 12 mellan Nyby och Tillola, vägplan
- Ring III, en helhet med flera planeringsobjekt på TEN-T -avsnittet, utvecklingsutredning och plan för områdesreservering
- Ring III mellan Nedre Dickursby och Kalkberget (broarna i Parkstad), vägplan
- Sv 51 / Lv 115 planskild anslutning vid Sunnavik, vägplan
- Rv 3 förbättring på avsnittet mellan Gamlas och Gruvsta och Kungsekens planskilda anslutning, vägplan

- Rv 4 förbättring mellan Ring I och Ring III och den planskilda anslutningen vid Luftbron, vägplan
- Rv 25 den planskilda anslutningen vid Stationsvägen i Vichtis samt den planskilda anslutningen vid Vattentornet i Lojo, vägplan
- Rv 7 byteshållplatserna vid Västerbacka och den planskilda anslutningen vid Ring III i Vanda, vägplan
- Lv 1002 Skäldö bros vägplan i Raseborg
- Sv 55 utvecklingsutredning Borgå – Mäntsälä och den planskilda anslutningen i Monninkylä, plan för områdesreservering
- Utredning av kvalitetskorridor för hållbar trafik i Päijänne-Tavastland

Nya planeringsbehov är bland annat:

- Norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland, vägplan
- Rv 10 och Lv 284 grundvattenskydd och vägarrangemang vid Vieremä
- Rv 25 objekt som behöver fortsatt planering av utvecklingsutredning
- Rv 4 mellan Ring III – Brännbergavägen, vägplan
- Rv 12 mellan Joutjärvi och Nyby, vägplan
- Rv 2 vägplan mellan Nummela och Högfors
- Lv 11466 Tusby österleds plan för områdesreservering
- Lv 152 (ring IV) vägplan
- Rv 1 / Ring II (trafiksäkerhet), vägplan

Mindre planeringsobjekt hör till de viktigaste projektbehoven som presenteras i exempelvis 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:

- Lv 1070 mellan Sammatti – Myllykylä gång- och cykelväg, byggnadsplan.
- Rv 6 vägplan för förbättring av anslutningen vid Pukaro

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 direktbanan mellan Esbo och Salo.

Visste du?

Man bör avsätta minst två år för utarbetandet av vägplanen.

Se även

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

[Trafikledsverket – Planeringsprogram](#)

[Trafikledsverket – Investeringsprogram](#)

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

Vintern 2021–2022 var en utmaning för vägunderhållet med stora mängder snö och varierande temperaturer. De metoder som NTM-centralen och underhållsentrepriseerna hade tillgång till var på gränsen. Under vintern inträffade översvämningar som på ett ögonblick frystes till stora isfält och till och med hindrade användningen av farlederna. Avvikande fenomen i anslutning till klimatförändringen förutsätter i synnerhet att vägnätets dräneringssystem fungerar bra och att beredskapen inför avvikande situationer ständigt förbättras. Åldrande asfaltbeläggningar är också känsliga för skador från varierande vinterväder och livlig trafik.

Med tanke på trafiksäkerheten och vägkonstruktionernas hållbarhet är det viktigt att vägnätets dräneringssystem fungerar. Man satsar mer på underhållet av dräneringarna än tidigare. Man kan förbättra dräneringen genom att i större utsträckning koppla verksamhetsmodellerna till planerna för förnyande av beläggningarna och på så sätt beaktas egendomshandlingen i högre grad. På längre sikt uppnås på detta sätt en större motståndskraft även mot extrema väderfenomen.

I Päijänne-Tavastland har väghållningsentreprenader i Lahtis och Heinola upphandlats under vintern. De nya femåriga entreprenaderna inleds i oktober 2022. I entreprenadmodellen har man övergått från ett fast totalpris till riktpris, vilket innebär att arbetet betalas enligt de faktiska kostnaderna. I modellen betonas samarbetet mellan beställaren och entreprenören samt en snabbare reaktion på förändringarna.

Sommar- och vinterunderhåll

När det gäller vinter- och sommarunderhållet är vägnätet indelat i tio områden för underhållsentreprenader. De regionala entreprenörerna 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](#)). Vägavändarna 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 slätter och röjning av vägkanter för att garantera tillräcklig sikt i trafiken.

I skötseln av grusvägar ingår vår- och höstbearbetning i den traditionella rytmen. Vårbearbetningen 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?

NTM-centralen i Nyland ansvarar för:

- ca 9 260 km landsvägsnät
- ca 530 km ramper
- ca 7 250 km belagda vägar
- ca 2 030 km grusvägar
- ca 1 160 km gång- och cykelvägar
- ca 3 010 broar
- vägbelysning längs 2 430 km väg
- ca 62 000 trafikmärken
- ca 11 640 busshållplatser och 1 870 hållplatstak
- ca 145 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



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.

För 2022 är den finansiering som anvisats för beläggningar på den genomsnittliga nivån under de senaste åren. Under de närmaste åren beräknas finansieringen sjunka till en klart lägre nivå än under de två senaste åren. 2020 ökade tilläggsfinansieringen av beläggningar betydligt, vilket ledde till avsevärt fler beläggningsarbeten och beläggningsarnas skick förbättrades på de vägar som NTM-centralen i

Nyland ansvarar för. Det låga priset på råolja och bitumen bidrog också till att öka effekten av finansieringen. Nu är situationen den motsatta. Det förutspås att skicket på de vägar som är belagda med årets beläggningmängder kommer att förbli i stort sett oförändrat eller något försämrat.

Beläggningar i dåligt skick och beläggningsprogrammets längd 2014-2022

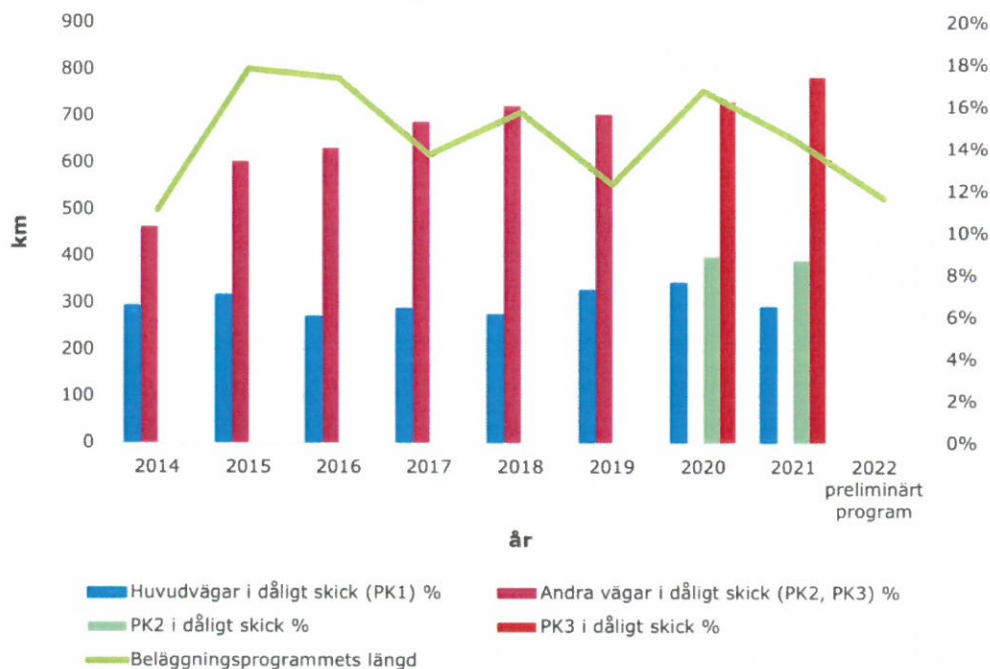


Bild: Andelen beläggningar i dåligt skick och beläggningsprogrammets längd på landsvägarna inom området för NTM-centralen i Nyland.

Beläggningarnas ålder i området är i genomsnitt sex år på livligt trafikerade vägar och 14 år på andra vägar. Med årets beläggningsprogram stiger medelåldern ytterligare på andra vägar och i denna beläggningstakt borde beläggningen på en väg som är mindre livlig vara i genomsnitt 23 år.

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 månadsckiftet maj-juni när vårens mätningar av vägnas 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 vägtytan 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.

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 förbättrings-entreprenaden som inleddes år 2020 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 vägtytan, igenväxta sidodiken, täppta vägtrummmor 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). Målet är att hejda ökningen av antalet vägar med dålig beläggning genom att utnyttja den nyaste mättekniken och förlänga beläggningarnas livslängd. PEHKO-

projektet fokuserar huvudsakligen på Hyvinge underhållsentreprenad och omfattar sammanlagt 860 kilometer belagda vägar. På området görs årligen bland annat laserskanningsmätningar och målet är att utifrån mätningarna identifiera ställen som skadas snabbt och reparera dem i ett så tidigt skede som möjligt då kostnaderna är låga. Metoder för att öka livslängden är bland annat att öka tjockleken på beläggningarna och att dränera vägen.

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 att underhålla och förnya vägmärken.

Visste du?

År 2022 beläggs sammanlagt närmare 40 km gång- och cykelleder på uppdrag av NTM-centralen i Nyland. Körbanornas beläggningar förnyas på en sträcka som är sammanlagt cirka 520 kilometer lång.

Se även

[Trafikledsverket – Karta över beläggningarnas skick](#)

[Beläggningsarbeten för NTM-centralen i Nyland 2022](#)

Broar och andra konstbyggnader



NTM-centralen i Nyland ansvarar för statens vägbroar i Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland. I landsvägsnätet på området finns ca 3047 broar, vilket motsvarar 30 procent av alla broar i landet (enligt ytan) och 20 procent av alla rörbroar i landet (enligt antalet).

När det gäller underhållet av broarna i landsvägsnätet hör 3007 broar till NTM-centralen i Nyland. Underhållet av de övriga 40 broarna på riksväg 1 och 7 ligger på tjänsteproducenterna för livscykelprojekten.

Broarnas säkerhet och livslängd säkerställs genom att de underhålls. I takt med att broarna åldras ökar betydelsen av underhåll. Väg användarna märker oftast inte att en bro är i dåligt skick förrän trafiken på bron måste begränsas eller bron repareras.

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. De största utmaningarna för broarnas del är åldersfördelningen. Största delen av broarna byggdes på 1960–1990-talen och kräver snart grundlig reparation. 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 10 av alla broar vid NTM-centralen i Nyland förnyas (konditionsklass 1) och cirka 1 362 (konditionsklass 2 och 3) repareras inom den närmaste framtiden. När man dessutom beaktar broarnas bärighetsbrister måste cirka 44 broar byggas om och cirka 1 318 broar repareras.

Den nuvarande finansieringsnivån är inte tillräcklig för de nödvändiga ombyggnaderna och reparationerna. I följande tabell anges antalet broar med viktbegränsning i respektive konditionskategori.

Tabell: Broarnas skick och antalet broar med viktbegränsningar

Konditionsklass	Beskrivning	Broar	Andel av alla broar	Viktbegränsning, st
1	Mycket dålig – reparationen är försenad	10	0,3	
2	Dålig – behöver repareras nu	100	3,3	12
3	Nöjaktig – behöver repareras snart	1262	42	17
4	God – mindre underhållsbehov	1475	49,1	5
5	Mycket god – inget underhållsbehov	145	4,8	
Ingen klassificering		15	0,5	
Sammanlagt		3007	100,0	34

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

Ur väganvändarens synvinkel spelar en broar placering roll. En viktbegränsad bro i dåligt skick kan ge en omväg på upp till 30 km för jord- och skogsbrukare. I städerna och i deras närhet är vägnätet tätare och omvägarna därför kortare. Broarna på landsbygden är smala, medan de i städerna och i deras närhet är bredare, vilket gör det möjligt att reparera dem i flera steg utan omväg.

I städerna finns det ofta behov av att bredda bron i samband med reparation eller förbättra den aktuella vägsträckan på ett längre område. Det kan kräva en vägplan, som kan ta 1–2 år att utarbeta och godkänna. Även för förnyelse av broar över vattendrag ska man avsätta åtminstone ett år för att få vattentillstånd enligt vattenlagen. Exempel på projekt i stadsregionerna som kräver flera års förberedelser är Vanå bro i Tavastehus och broarna i Parkstad på Ring III i Vanda.

Vägtunnlarna upprätthålls i samarbete med Fintraffic

I Nylands NTM-centrals område finns det 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 för 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 livscyklar är olika långa och en del kommer snart att bli i en ålder då de kräver reparations- och ersättningsinvesteringar. De första stora reparations- och ersättningsinvesteringarna är Nordsjö tunnel i Helsingfors (lv 103) och Tavastehus tunnel på rv 3.

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 3 000 broar och deras återanskaffningspris är cirka 3,0 miljarder euro.

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 \(välj NTM-central: Nyland\)](#)

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

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

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

Vägojekt med skador



De mest kritiska sättningskadorna i området för NTM-centralen i Nyland finns på Ring III och stamväg 51. På Ring III i Esbo vid Esbogård och i Vanda vid Askisto samt på stamväg 51 i Sjundeå vid Hamossen riskerar vägen att skadas och bli akut okörbar, vilket leder till att den livligt trafikerade vägen måste stängas. På Ring III vid Askisto repareras vägens grundstruktur som en del av Trafikledsverkets projekt för att förbättra Ring III 2021–2023.

Mindre projekt kan genomföras om NTM-centralens finansiering räcker till. 2022–2023 repareras sättningen i riksväg 7 vid Vanhakylä i Lovisa och fortsätter reparationen av sättningen på Söderkullavägen i Sibbo. Ras på mindre vägar repareras årligen.

Vägsador 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. Regionala entreprenörer 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 bottnar vid kusten. Skarpa, ojämna sättningar kan skapa olägenheter för trafikanterna och försvåra underhållet av vägen. De kan också utgöra en trafiksäkerhetsrisk särskilt vid höga hastigheter. Till exempel på riksväg 7 i Gammelby i Lovisa har hastighetsbegränsningen sänkts på grund av den skarpa sättningen.

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 reparationsåtgärder. 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.

Kollektivtrafik



En attraktiv kollektivtrafik uppstår i samarbete mellan myndigheter och andra aktörer

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.

NTM-centralens uppgifter inom kollektivtrafiken består av att upprätthålla och utveckla infrastrukturen samt planera, styra och utveckla trafiktjänsterna. Infrastruktur i anslutning till kollektivtrafiken är hållplatser, hållplatsmärken och tak, cykelparkeringsplatser och förbindelser i anslutning till dem. Största delen av dessa upprätthålls av regionala entreprenader, men man strävar också efter att göra nya investeringar varje år. Små investeringar i infrastruktur görs med utgångspunkt i uppsättningen behov inom infrastrukturen för kollektivtrafiken, som är en sammanställning av behoven av planer, utredningar och åtgärdsförslag som kommer upp. Mindre projekt för att förbättra kollektivtrafikens infrastruktur genomförs till exempel inom ramen för MBT-avtalen. Större investeringar, som exempelvis hållplatser eller bytesplatser i planskilda anslutningar, genomförs i samband med stora vägprojekt eller som egna projekt.

NTM-centralen köper kollektivtrafiktjänster för regionen som kompletterar trafiken enligt marknadsvillkor samt finansierar åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken. Myndighetens uppgift är att se till att tjänsterna i första hand planeras som regionala eller lokala helheter och att man i verksamheten strävar efter att förena alla persontransporter. I planeringen ska marknadsbaserade tjänster för kundernas mobilitetsbehov och tjänster som upphandlats offentligt anpassas till varandra. NTM-centralen koordinerar och främjar det regionala samarbetet mellan olika aktörer exempelvis via de regionala persontrafikarbetsgrupperna.

NTM-centralen följer upp servicenivån i kollektivtrafiken på sitt område och ställer upp mål för den. Målet för servicenivåerna illustrerar hur kollektivtrafikens servicenivå bör vara på området för NTM-centralen i Nyland med hänsyn till invånarnas behov av mobilitet, statens och kommunernas mål, utbudet av trafik på marknadsvillkor och anslagsramen för NTM-centralen i Nyland. Bestämningen av servicenivån gäller i första hand förbindelser mellan kommunerna inom behörighetsområdet för NTM-centralen i Nyland. Bestämningen av servicenivån kan tolkas som den miniminivå för turutbudet som NTM-centralen strävar efter att uppnå på sitt område. På

förbindelsesträckorna kan servicenivån vara bättre än den föreslagna beroende på kommunernas aktivitet och mål eller marknadsvillkor. Fastställandet av servicenivån innefattar också kvalitetsmässiga mål. Det senaste fastställandet av servicenivån har gjorts för åren 2021–2024.

Undantagsförhållandenas inverkan på kollektivtrafiken

Covid19-pandemin som spred sig till Finland i början av 2020 har haft en betydande inverkan på kollektivtrafikens tjänster och försämrat branschens framtidsutsikter. I och med coronapandemin rasade antalet passagerare inom kollektivtrafiken och kollektivtrafiktjänsterna som drivs på marknadsvillkor har minskat. Företagens ekonomiska situation har försämrats på många håll och kostnaderna för den offentliga sektorn har ökat i och med ersättningsupphandling av tjänster och projekt som tryggar branschens framtid. Under den långvariga pandemin har man tidvis sett en ökning av antalet passagerare, men branschens framtid är fortfarande osäker. Under det första kvartalet 2022 var antalet resor cirka 70 procent av tiden före coronapandemin. Dessutom har man kunnat observera att topparna i rusningstrafiken på vardagarna har jämnats ut och fritidsresorna har ökat proportionellt sett mer än arbetsresorna.

De sanktioner som infördes mot Ryssland i början av 2022 ledde till en betydande höjning av bränslepriserna, vilket också har minskat kollektivtrafikens lönsamhet. Detta har varit ett stort bakslag för kollektivtrafiksektorn, som redan drabbades av effekterna av corona. Å andra sidan kan högre bränslepriser göra kollektivtrafiken mer attraktiv än privatbilismen.

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.

Se även

[NTM-centralen – Kollektivtrafik \(välj NTM-central: Nyland\)](#)

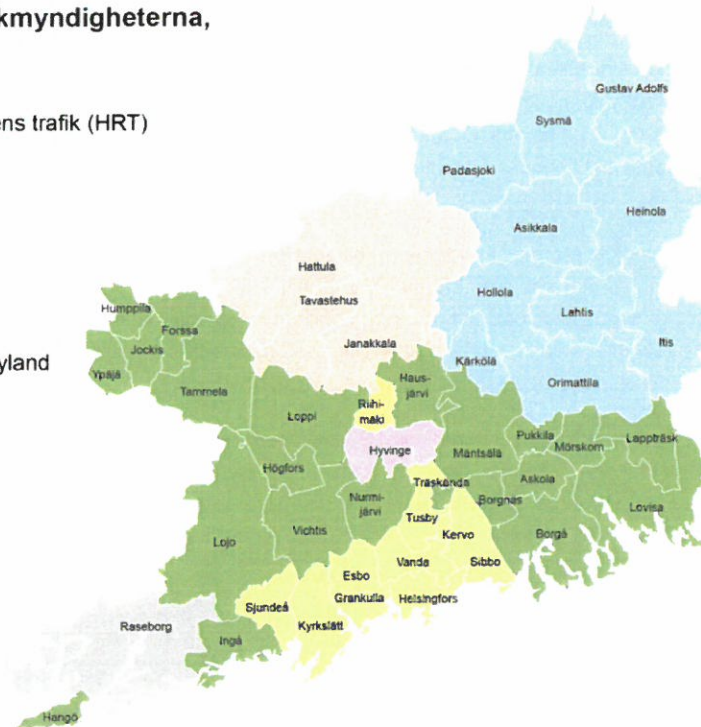
[Kollektivtrafikens servicenivå 2021–2024 inom behörighetsområdet för NTM-centralen i Nyland \(på finska\)](#)

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

Ordnanande och finansiering av kollektivtrafik

De behöriga vägtrafikmyndigheterna, juni 2022

-  Helsingforsregionens trafik (HRT)
-  Hyvinge
-  Tavastehus
-  Lahtis
-  Raseborg
-  Riihimäki
-  NTM-centralen i Nyland



Sätten att ordna kollektivtrafiken varierar inom NTM-centralens behörighetsområde

Förutsättningarna för att ordna kollektivtrafik varierar stort inom behörighetsområdet för NTM-centralen i Nyland. Kollektivtrafikens användarpotential, behov och förutsättningarna för att ordna tjänster varierar i olika delar av området. Möjligheterna att erbjuda kollektivtrafiktjänster avgörs bland annat av samhällsstrukturen, befolkningstätheten och trafikkoncentrationen. Även kommunernas vilja att satsa på utvecklingen av kollektivtrafiken varierar stort. Organiseringen av kollektivtrafiken kräver ett mycket nära samarbete för att kollektivtrafikens servicehelhet ska bli effektiv och välfungerande.

Det finns goda förutsättningar att öka kollektivtrafikens popularitet särskilt i trafiken i riktning mot huvudstadsregionen. Pendlingen fokuseras till mellersta och västra Nyland, som också har kollektivtrafikens största användarpotential. Utanför huvudstadsregionen strävar vi efter att säkerställa basservicen inom kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiktjänster uppstår på marknadsvillkor där det finns tillräcklig efterfrågan. NTM-centralen stödjer trafiken som idkas på marknadsvillkor till exempel genom att i samarbete med kommunerna ordna öppen kollektivtrafik baserad på skolskjutsar och köpa anslutningstrafik till stamlinjerna. Trafiken på marknadsvillkor har en central roll i östra Nyland i Borgås lokaltrafik, på sträckan mellan Borgå och Helsingfors och delvis i trafiken från västra Nyland i riktning mot huvudstadsregionen.

Vid behov kan den behöriga myndigheten fatta beslut om att ordna offentliga persontrafiktjänster som upphandlad trafik för att säkerställa en tjänst som är mer mångtalig, mer tillförlitlig, av högre kvalitet eller förmånligare än en tjänst som endast kan tillhandahållas på marknadsvillkor. Till exempel i Egentliga Tavastland och Västra Nyland finns det förbindelseleder där trafiken i sin helhet har skötts som upphandlad trafik.

Bevarandet av kollektivtrafikens tjänster är särskilt utmanande i glesbebyggda områden och andra områden med lägre efterfrågan. Basservicen tryggas till exempel genom anropsbaserade mobilitetstjänster eller servicetrafik. NTM-centralen stöder försök med nya typer av mobilitetstjänster med statsunderstöd som beviljas till kommunerna.

Största delen av finansieringen används för köptrafik

Anslaget för kollektivtrafiken vid NTM-centralen i Nyland har under de senaste åren varit 5–6 miljoner euro. Anslaget används för upphandling av trafik, planerings- och utvecklingsprojekt samt statsunderstöd som beviljas till kommunerna. I sin finansiering fokuserar NTM-centralen på effektiv och jämlik kollektivtrafik, som även kommunerna vill satsa på.

Av anslaget riktas en stor del till köp av trafik enligt fastställandet av servicenivån. Upphandlingarna genomförs i regel genom samfinansiering med kommunerna. 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.

NTM-centralen beviljar kommunerna statsunderstöd för upphandling av kommunintern trafik, för sänkta biljettpriser samt för planerings- och utvecklingsprojekt inom kollektivtrafiken. NTM-centralen strävar efter att genom sin verksamhet uppmuntra kommunerna på sitt område att utveckla nya typer av mobilitetstjänster och att utföra andra experiment som stöder utvecklingen av kollektivtrafiken.

Tilläggsfinansiering för kostnader på grund av undantagsförhållanden

På grund av coronapandemin har kollektivtrafiken fått betydande tilläggsfinansiering under 2020–2021. NTM-centralen i Nyland beviljades ett anslag på sammanlagt 9,1 miljoner euro för 2021, det vill säga över 3 miljoner euro mer än vanligt. Tilläggsfinansieringen används för att täcka kostnaderna på grund av corona. En del av tilläggsanslagen har ännu inte allokerats till de behöriga myndigheterna och det slutliga beloppet av tilläggsfinansieringen preciseras i och med finansieringsförhandlingarna under 2022.

NTM-centralen i Nyland har ersatt de minskningar av trafiken som coronapandemin orsakat genom att sätta in trafik på de förbindelsesträckor som anses nödvändiga. I första hand tryggas de kontakter som behövs för skol-, studie- och arbetsresor. Dessutom beviljar NTM-centralen stöd till kommuner och avtalstrafikföretag för att täcka kostnaderna orsakade av coronaviruset. Kommunerna kan ansöka om statsunderstöd för kostnader för kollektivtrafik som orsakats av coronaviruset samt för projekt som stimulerar branschen. Avtalstrafikföretagen har kunnat ansöka om kompensation för förlorade biljettintäkter på grund av corona för en period på högst två år i avtal där biljettintäktsrisken normalt uteslutande ligger hos trafikföretaget.

På grund av den plötsliga prisökningen på drivmedel i början av 2022 ändrade NTM-centralen indexjusteringarna i de trafikeringsavtal som omfattas av den årliga indexjusteringen till kvartalsvisa justeringar. Ändringen gäller under 2022. Genom ändringen av indexjusteringarna strävar man efter att stödja bussektorn, som redan haft det svårt på grund av corona.

Visste du?

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

[Statistik och rapporter om kollektivtrafiken \(välj NTM-central: Nyland\)](#)