



Närings-, trafik- och  
miljöcentralen

# Nylands NTM- centralens plan för väghållningen och trafiken 2024–2027

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

## Ekonomiska och verksamhetsmiljö

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

## Förord



### **Kunskapsunderlag för kloka beslut**

I ansvarsområdet för trafik vid NTM-centralen i Nyland, som omfattar landskapen Nyland samt Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland, ligger cirka 12 procent av hela landets landsvägsnät men nästan 30 procent av trafik- och godstrafikens transportarbete körs i detta nät. Drygt hälften av hela landets livligt trafikerade landsvägar ligger i detta område. Det är alltså inte oväsentligt hur landsvägarnas funktionalitet och säkerhet upprätthålls nu och i framtiden.

Utsikterna för de offentliga finanserna har varit ett centralt ämne i årens valdebatter. Det nya regeringsprogrammet styr budgetplanen för trafikledshållningen. Vaghållningen har dämpats av den snabba kostnadsökningen och den försämrade köpkraften. I vår har detta visat sig särskilt i priset på landsvägarnas beläggning. Vi har beräknat att det inom NTM-centralen i Nylands område årligen behövs cirka 700 km ny beläggning för att landsvägarnas reparationsskuld inte ska öka på grund av beläggningarnas skick. Vi kom nära detta en gång år 2020 – i år landar vi nästan på hälften av dessa kilometer, cirka 360 km. Beläggningsskilometerna riktas med tanke på effekten mot det livligt trafikerade vägnätet. Det som får stryka på foten är det lågtrafikerade vägnätet, där förbättringsåtgärderna blir ännu mindre än tidigare. Det är klart att det kommer att märkas i vägtrafikanternas vardag och i form av missnöje med vaghållningen,

men också i form av ett ökat reparationsbehov under de kommande åren. Vi ser tryggheten av finansieringen av den grundläggande väghållningen som ett trygghet av grunden för vår verksamhet. Tilläggsfinansieringen för väghållningen kommer således verkligen till behov.

NTM-centralens små förbättringsinvesteringar i landsvägsnätet inriktas i år på objekt för gång- och cykeltrafik som överenskommit genom MBT-avtal i såväl Helsingfors- som Lahtisregionen. Dessutom repareras anslutnings- och vägobjekt som beviljats separat finansiering samt utförs akuta reparationer av sättningar på vägar och reparation av broar. Dessutom genomförs små projekt som främjar trafiksäkerheten och användningen av kollektivtrafiken.

Inom vårt verksamhetsområde pågår två stora utvecklingsinvesteringar: På Ring III vid Askis och på riksväg 4 på avsnittet Gustav Adolfs–Oravakivensalmi. Ledningsansvaret för projekten ligger hos Trafikledsverket och båda blir klara i slutet av innevarande år. Trafikledsverkets investeringsprogram som publicerades i april lyfter fram områdets viktigaste projekt som väntar på den nya riksdagens beslut. Sådana vägprojekt finns bland annat på för näringslivet centrala huvudleder på riksväg 2, 4 och 25 samt på Ring III. NTM-centralen utarbetar planer för dessa projekt och skapar ett kunskapsunderlag för beslutsfattandet. Jag vill särskilt lyfta fram den ökade rollen för riksväg 25 Hangö–Mäntsälä för näringslivets transporter både som hamnförbindelse och för de logistikcentraler som ligger invid den. Som en riksomfattande huvudled med två körfält svarar den inte längre på trafikens behov och även när det gäller trafiksäkerheten är den en av de mörkaste i vår region.

Vid sidan av stora utvecklingsprojekt får man inte glömma att utveckla gång- och cykelförbindelserna som en del av de regionala cykelvägnäten eller rutterna inom cykelturismen. Även dessa har identifierats i investeringsprogrammet och planeringen av dem tas vidare vid NTM-centralen för beslut om genomförande. Främjandet av hållbar mobilitet är också en viktig del av trafiksystemplaneringen i MBT-områdena och de kommande MBT-avtalen. I Västra Nyland utvecklar NTM-centralen i Nyland i egenskap av behörig myndighet för kollektivtrafiken organiseringen av kollektivtrafiken i samarbete med kommunerna i området.

I växande stadsregioner får man inte glömma betydelsen av landsvägarnas huvudleder och centrala riksomfattande landsvägsförbindelser för transporter som tryggar näringslivet och försörjningsberedskapen. Ett fungerande trafiksystem tillgodoser såväl regionala som riksomfattande och internationella trafik- och transportbehov.

I juni 2023

**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



### Fungerar marknaden?

Inom NTM-centralen i Nylands område har prisnivån i beläggningsupphandlingarna våren 2023 varit oförklarligt hög. Även om råvaru- och arbetskraftskostnaderna har räknats in i kostnadskalkylerna, har uppskattningarna av kostnaderna ändå överskridits med cirka 50 procent i vårt verksamhetsområde. Detta är betydligt mer än den nationella nivån, där ökningen är cirka 30 procent. För varje konkurrensutsättning har man fått in två eller tre anbud och anbudspriserna har varit legat ganska nära varandra. Finns det redan för få potentiella aktörer inom detta tidvis krävande verksamhetsområde, även som trafikmiljö, eller vad handlar det om? På grund av den höjda kostnadsnivån blir beläggningsprogrammet för NTM-centralen i Nyland rekordartat kort i år – cirka 360 kilometer – det vill säga mindre än hälften av en nivå där nivån på reparationskulden ens kan hållas oförändrad. Det innebär att man endast kan rikta ombeläggningsåtgärder mot nätet i den högre reparationsklassen och även där måste nödvändiga objekt flyttas fram till följande år i strid med den mest effektiva beläggningsrytmen med tanke på livscykeln. Till övriga delar strävar man efter att hantera den direkta säkerhetsnivån och trafikerbarheten på det belagda vägnätet genom att endast reparera skadade partier och partier med mycket djupa spår. Med den nuvarande finansieringsnivån måste man även vara förberedd på en sänkning av hastighetsbegränsningarna på grund av beläggningsarnas dåliga skick senast 2024 om inte kostnadsnivån sjunker avsevärt.

## Kunskapsbaserad prioritering

I en situation då finansieringen är knapp är det viktigt att kunna inrikta de begränsade resurserna på de viktigaste objekten. NTM-centralen i Nyland har under de senaste åren utvecklat klassificeringen av vägnätets betydelse som ett verktyg för att identifiera de viktigaste vägvägnäten genom att på ett mer mångsidigt och mer aktuellt sätt beakta de viktigaste faktorerna som beskriver verksamhetsmiljön och användningen av trafiknätet. Prioriteringen som bygger på betydelsefaktorer har tidigare i synnerhet gällt det lägsta nätet, men i och med att köpkraften för finansieringen av väghållningen minskar blir man tvungen att i högre grad än tidigare granska även livligt trafikerade delar av nätet. Betydelseklassificeringen av vägnätet vid NTM-centralen i Nyland omfattar, med undantag av motorvägarna området innanför Ring III, hela det nätverk som NTM-centralen i Nyland ansvarar för. Området är uppdelat i cirka ett par tusen avsnitt och klassificeringen används som hjälp särskilt för inriktning reparationsåtgärder. Man strävar efter att utvärdera den regelbundna persontrafiken och den regelbundna godstrafikens potential med hjälp av flera olika nyckeltal. Dessutom används många andra nyckeltal som samlas in från olika källor som hjälp vid utvärderingen. Ett nytt inslag i år är en flödesanalys av virket, där man utifrån uppgifter om skogstillgångar bedömer den framtida avverkningspotentialen under den kommande tioårsperioden och därmed de kommande transportbehoven av virke på det lägre vägnätet.

## Understöd för enskilda vägar

Inom området för NTM-centralen i Nyland finns cirka 36 000 kilometer nät av enskilda vägar som förser näringslivet med råvaror och livsmedel och främjar människors rörlighet och arbete särskilt på landsbygden och i glesbygdsområden. Ett fungerande nät av enskilda vägar har också en viktig roll med tanke på Finlands försörjningsberedskap. NTM-centralerna bistår organiserade väglag genom att vara med och bekosta förbättringsprojekt. År 2023 är det lönsammare än tidigare att ansöka om understöd, eftersom procentsatserna för understöden höjs. Understödet för broreparationer är 85 procent och för andra förbättringsprojekt 70 procent. Dessutom har anslagen för understödet utökats särskilt med betoning på skogsvägsobjekt.

## Visste du?

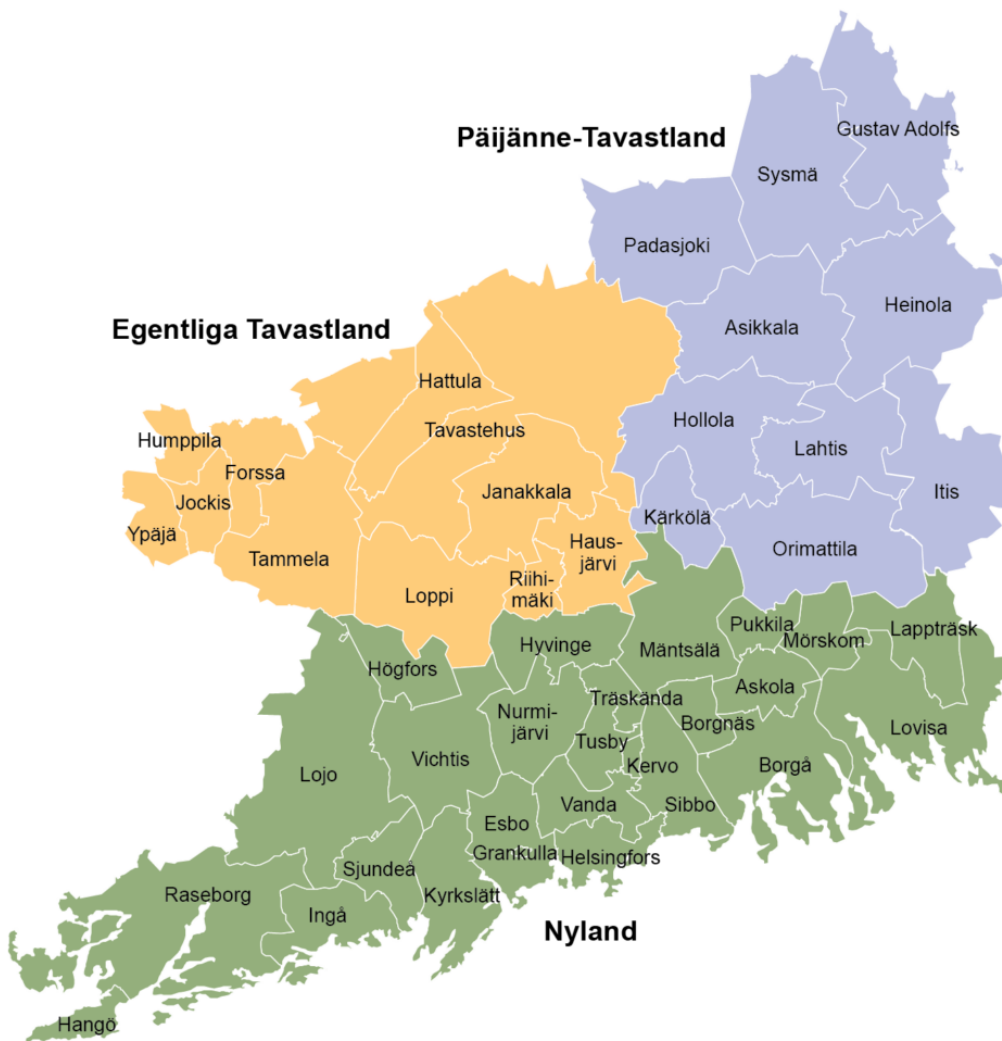
Med **reparationsskuld** avses den summa som skulle behövas för att förbättra trafiklederna så att de motsvarar dagens behov.

## Se även

[Statistikcentralen - Jordbyggnadskostnadsindex](#)

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

## Väghållningens verksamhetsmiljö



NTM-centralen i Nyland ansvarar för väghållningen i landskapen Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland. I dessa tre landskap bor två miljoner människor. Vägnätet i området utgör cirka 12 procent av vägnätet 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. Riksväg 4 kan karakteriseras som ryggraden för Finlands landsvägstransporter. Vägens trafikmässiga funktionalitet i den sydligaste delen återspeglas långt bort i övriga delar av landet. Helsingfors, Tavastehus och Tammerfors binds samman i Finlands tillväxtkorridor, vars stomme utgörs av stambanan och riksväg 3.

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 oljeraffineri, varifrån bränsle distribueras till en stor del av Finland. I Ingå hamn färdigställdes LNG-terminalfartyget för användning i december 2022. 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. I området minskas användningen av stenkol i energiproduktionen och ersättande produktion har genomförts bland annat med kraftverk som använder biomassa, såsom den nya biovärmeanläggningen som inledde sin verksamhet i Nordsjö i Helsingfors i slutet av 2022.

Tabell: Verksamhetsmiljöns och trafikens nyckeltal

		NMT-centralen i Nyland	Andel av hela landet
Befolkning 2023 (31.12.2022)	personer	2 107 098	38 %
Befolkningstillväxt 2000–2022	personer	342 680	90 %
Arbetsplatser (2021)	st	975 820	41 %
BNP (2020)	milj. euro	107 145	45 %
Markareal (1.1.2023)	km <sup>2</sup>	20 017	7 %
Landsvägar (1.1.2023)	km	9 258	12 %
Trafikarbete (1.1.2022)	milj. bilkm.	10 846	30 %
Godstrafik transportarbetet (2021)	milj. tkm.	6 703	24 %
Livligt trafikerade vägar (ÅDT > 15 000 fordon/dygn, 2022)	km	516	56 %
Landsvägar belägna cykel- och gångvägar (1.1.2023)	km	1 161	19 %
Personskadeolyckor på landsvägar (2018–2022)	st	2 860	29 %
Finansiering av basstrafikledshållningen exclusive separat finansiering (2023)	milj. euro	107	16 %
Finansiering av kollektivtrafiken, NMT (2023)	milj. euro	8	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 befolkningsstillväxten koncentreras till området för NMT-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 färdväg 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. Prisökningen på konsumentpriserna för flytande bränslen bidrog till förändringen av trafikarbetet 2022. På riksnivå var trafikarbetet cirka 5 procent lägre 2021 och cirka 6 procent lägre 2022 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 \(på finska\)](#)

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

## Finansiering av väghållningen

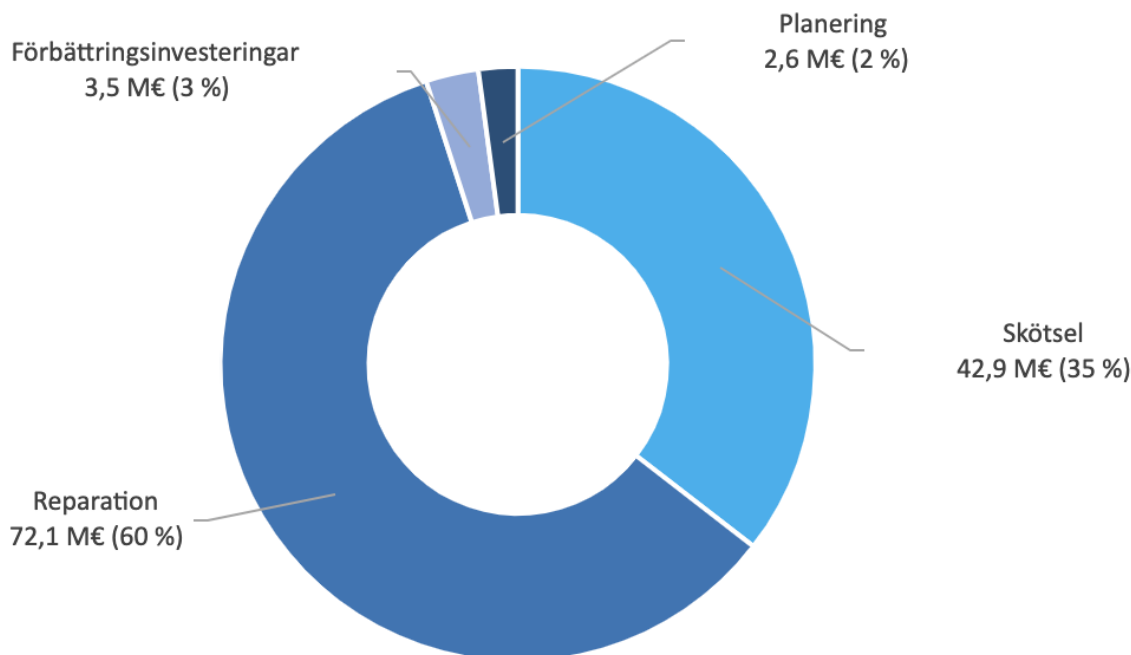


Bild: Finansieringen av väghållningen per produkt 2023 (sammanlagt 121 miljoner euro).

### Finansiering av väghållningen 2023

NTM-centralen i Nyland har beviljats cirka 121 miljoner euro i finansiering för basväghållningen 2023 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

Att finansieringen av NTM-centralens basstrafikledshållning inte är stabil syns särskilt i förbättringen av vägnätet och 2023 är den mycket knapp i förhållande till behoven. Ingen ny finansiering anvisades i år för genomförandet av projekt för förbättring av basstrafikledshållningen inom Trafikledsverkets investeringsprogram. Ett nytt objekt påbörjas med hjälp av fjolårets finansiering:

- Lv 170 reparation av vägskada vid Illbyån, Borgå

I december 2022 lade finansutskottet till finansiering i budgeten för 2023 för att genomföra följande förbättringsprojekt:

- Riksväg 25 och landsväg 1102 förbättring av Huskvarnsvägens anslutning, Raseborg

- Förnyande av landsväg 140 Norra Ahjo korsningsbro, Kervo

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 år inleds följande förbättringsprojekt. För en del av dessa projekt har finansiering beviljats redan tidigare:

- Sv 45 / Lv 145, förbättring av den södra rondellen i Skavaböle och körfältsarrangemang, Tusby
- Lv 110 Kolmiranta–Veikkola (Kolmirantavägen–Haapapurovägen–Soidentakavägen), gång- och cykelväg, Kyrkslätt
- Lv 120 förbättring av Vichtisvägen genom att bygga Kortessbackens underfart, Esbo
- Lv 140 förbättring av gång- och cykelvägen och trafiksäkerhetsobjekt mellan Skjutsvägen och Lv 1521, Vanda och Sibbo

Enligt MBT-avtalen genomförs dessutom små åtgärder som främjar trafiksäkerheten och användningen av kollektivtrafiken samt planering.

### Skötsel

Den dagliga skötseln av landsvägarna är den viktigaste posten inom underhållet på årsnivå. I och med nästa underhållsår som inleds i början av oktober följer även de sista underhållsentreprenaderna för landsvägarna i området för NTM-centralen i Nyland den nya entreprenadmodellen, som betonar samarbetet mellan beställaren och entreprenören.

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

Beläggningsarbetet är den största kostnadsposten vid reparation.

Köpkraften gällande anslagen för beläggning 2023 har försämrats betydligt, till och med jämfört med året innan, då bland annat den stigande prisnivån för olja avsevärt höjde priset på beläggningen. Reparationsskulden ökar i år särskilt för det lägre vägnätet. Man strävar efter att säkerställa huvudledningarnas skick. Av riksdagen utsedda reparationsobjekt för i år är:

- Lv 104 ombeläggning, Raseborg och Lojo
- Lv 317 reparation av Viitailantie, Asikkala
- Lv 1543 beläggning av Tolkisvägens gång- och cykelväg, Borgå
- Lv 3191 reparation av Sankolantie, Tavastehus
- reparation av Smedsbyvägen (Lv 11271), Kyrkslätt
- reparation av Kalliontie (Lv 13811 och Lv 13817), Hausjärvi

Åtgärder som genomförs med separat finansiering planeras enligt anslag och behov. Tyngdpunkten ligger på att förnya beläggningen och säkerställa att dräneringssystemen fungerar. Exempelvis Kalliontie i Hausjärvi repareras till grusväg.

Anslagen för broreparationer ligger i år på samma nivå som föregående år. Av broarnas och rörbroarnas material påverkar i synnerhet prisutvecklingen för stål antalet objekt som ska repareras. Ett index som beaktar priset på stål är i bruk vid broobjekten för att minska entreprenörernas risker. Det ökar dock osäkerheten om de slutliga kostnaderna.

Mindre skador, trummor och dräneringsbrister kan repareras med basfinansieringen till ett mindre belopp än tidigare på cirka 0,5 miljoner euro.

## Visste du?

Basfinansieringen som NTM-centralen i Nyland har för väghållningen 2023 är cirka 107 miljoner euro.

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

## Se även

[Trafikverket – Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät 2024–2031 \(på finska\)](#)

[Finansutskottet – Objekten för riksdagens fördelningsreserv 2023 \(på finska\)](#)

[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 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



#### Strategi – en del av ledarskapets arkitektur

Vid NTM-centralen i Nyland beskriver vi NTM-centralens roll och uppgifter inom det egna verksamhetsområdet samt förtydligar verksamhetens mål i de strategiska prioriteringarna för trafiken. De identifierade tyngdpunkterna ger riktlinjer för utvecklingen och planeringen av trafiksystemet, väghållningen samt organiseringen av kollektivtrafiken. Strategin är en del av ledarskapets arkitektur och den drar upp riktlinjer för organisationens viktigaste mål samt stöder de val och lösningar som görs i det dagliga arbetet.

I utvecklingen av trafiksystemet och trafiksäkerheten, väghållningen samt organiseringen av kollektivtrafiken finns många ramvillkor och riktlinjer på riksnivå samt anvisningar som vi har beaktat i de strategiska prioriteringarna för trafiken med tanke på den regionala verksamhetsmiljön.

Trafikens strategiska prioriteringar är indelat i fyra delområden: Hållbar trafik, Livskraftig region, Säker trafik samt Aktivt samarbete och förutseende växelverkan. För de prioriterade områdena har man fastställt konkreta åtgärder för att precisera och åskådliggöra de uppgifter som stöder strategin. För åtgärderna har man också skapat indikatorer med vilka vi årligen följer upp hur de genomförs i förhållande till de mål som fastställts för åtgärderna.

#### Målet är en ännu säkrare smidig och hållbar trafik

Prioriteringen Hållbar trafik är en delfaktor i uppnåendet av samhälleliga mål för att begränsa klimatförändringen och sträva efter koldioxidneutralitet. 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. Vi fokuserar på att utveckla resekedjor och transportkedjor. Smidiga och enkla anslutnings- och bytesförbindelser för kollektivtrafiken är en viktig del av resekedjornas funktion.

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

Prioriteringen Säker trafik omfattar fyra centrala delområden: Vi utvecklar säkerheten med hjälp av digitalisering och automation, vi bedriver ett aktivt säkerhetssamarbete, vi förbättrar trafikinfrastrukturen och vi säkerställer säkra körhastigheter.

Tillsammans med kommunerna planerar vi åtgärder som stöder en säker och hållbar trafik och som ofta utvecklas med samma metoder. Vi förbättrar också vägövergångslösningarna så att de blir tryggare än i nuläget. Som NTM-central har vi varit aktiva i säkerhetsstrategins riksomfattande arbetsgrupper samt deltagit i ett pilotprojekt med digitaliseringsprojekt som syftar till att förbättra säkerheten för underhållet. I planeringen beaktar vi dessutom den automatiska trafikövervakningen och övervakningspunkterna för tung trafik på ett mer övergripande sätt än tidigare.

### **Livskraftiga områden och aktivt samarbete**

Prioriteringen Livskraftig region fokuserar på åtgärder med vilka vi säkerställer tillgängligheten i de växande stadsregionerna, tryggar det skick och den trafikerbarhet som motsvarar vägnas betydelse samt beaktar den långväga godstrafikens behov. Vi samarbetar med näringslivet för att definiera utvecklingsåtgärder för trafiksystemet och förbättra planeringsberedskapen. Vi utvecklar också rastplatser för den tunga trafiken, beaktar behoven hos långträdare med större längd eller vikt i vägnätet och ser till att reservrutterna löper smidigt och att specialtransportrutterna fungerar. I samarbetet med kommunerna ser vi till att transporter till hamnar och terminaler löper smidigt både i väg- och gatunätet.

Vi prioriterar väghållningen och förbättringsprojekten mer än tidigare utifrån landsvägnas betydelseklassificering och målen för servicenivån samtidigt som vi utvecklar kunskapsunderlaget för och kvaliteten på klassificeringarna. 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.

Aktivt samarbete och förutseende växelverkan med såväl myndigheter och näringslivet som väganvändarna står i centrum för vår verksamhet. Vi deltar aktivt i myndighetssamarbetsgrupper och för en föregripande dialog med kommunerna och samarbetsnätverken inom yrkestrafiken. Vi identifierar centrala kundgrupper bland väganvändarna och deras behov samt informerar aktivt om NTM-centralens verksamhet via olika kanaler. Vi förtydligar verksamhetsmodellerna för kundkontakter och samarbetar aktivt med det riksomfattande kundservicecentret.

## Visste du?

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

[Hållbara resekedjor i Östra och Västra Nyland \(på finska\)](#)

[Hållbara resekedjor i Päijänne-Tavastland \(på finska\)](#)

[Utredning om organiseringen av kollektivtrafiken i Västra Nyland \(på finska\)](#)

[Utredning vid NTM-centralen i Nyland av servicenivån i det betydande vägnätet 2022 \(på finska\)](#)

[Komplettering av nätverket av övervakningsplatser för tung trafik i Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland – Utredning \(på finska\)](#)

[Trafiksäkerhetsutredning av det lägre landsvägnätet i huvudstadsregionen \(på finska\)](#)

[Möjligheter att anlägga byvägar i verksamhetsområdet för NTM-centralen i Nyland \(på finska\)](#)

## Se även

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

[Statsrådet – Färdplan för fossilfria transporter \(på finska\)](#)

[Statsrådet – Trafiksäkerhetsstrategi \(på finska\)](#)

[Traficom - Transportsystemanalysen](#)

[Traficom – Strategisk lägesbild över trafiknätet](#)

## Trafiksystemarbete



### Trafiksystemarbete – planering, genomförande och uppföljning

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. Under den nya regeringsperioden uppdateras den riksomfattande trafiksystemplanen. Målen i planen genomförs genom investeringsprogrammet för trafikledsnätet, grundplanen och planeringsprogrammet. Trafikledsverket ansvarar för den årliga uppdateringen av dessa. Många projekt som ingår i dessa genomförs av staten och kommunerna tillsammans.

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 färd sätt. NTM-centralen genomför trafiksystemplanerna för landsvägnätet i samarbete med Trafikledsverket och kommunerna. NTM-centralen är även behörig myndighet för kollektivtrafiken på 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 har uppdaterats 2021. Helsingforsregionens trafik HRT ansvarar för trafiksystemplaneringen i 14 kommuner inom Helsingforsregionen som en del av den gemensamma MBT-planen (Markanvändning, Boende, Trafik), som är under beredning. I MBT2019-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.

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 definitionen av hållbara resekedjor samt arbeten i anslutning till klassificeringen av landsvägar och servicenivån. 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 är exempelvis små förbättringsåtgärder i trafiknätet som främjar hållbar mobilitet och trafiksäkerhet. I början av regeringsperioden utarbetas nya MBT-avtal för Helsingfors- och Lahtisregionen.

Vi säkerställer att trafiksystemet fungerar 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

[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 \(på finska\)](#)

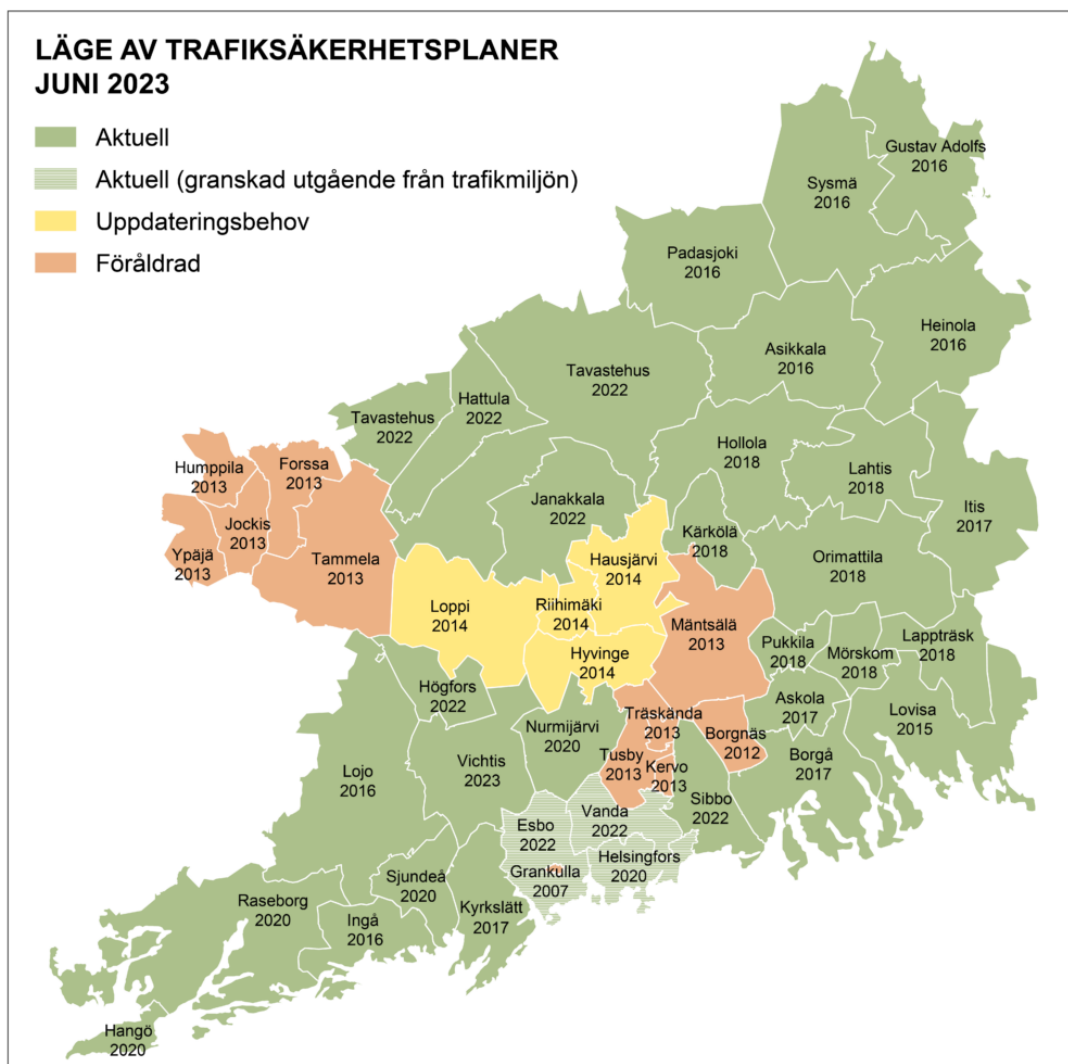
[Päijänne-Tavastlands förbund – Lahtisregionens stadsregions utvecklingsplan \(på finska\)](#)

[Miljöministeriet – Helsingforsregionens MTB-avtalet 2020–2031](#)

[Miljöministeriet – Förhandlingsresultatet av Lahtis stadsregionens MTB-avtalet 2021–2031 \(på finska\)](#)



## Säker mobilitet



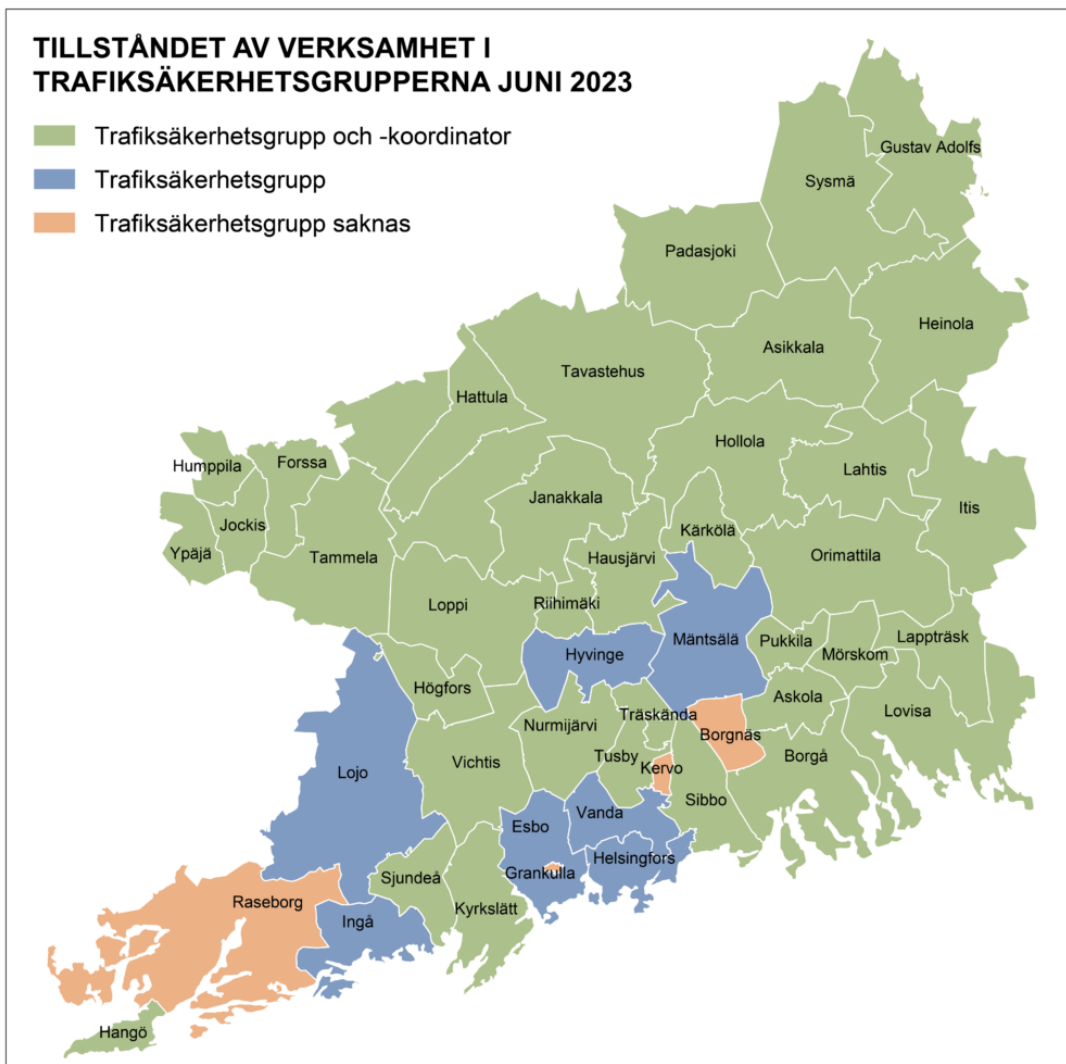
### En trygg vägmiljö består av många olika faktorer

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. räcken), 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 trafikulturen 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](#)

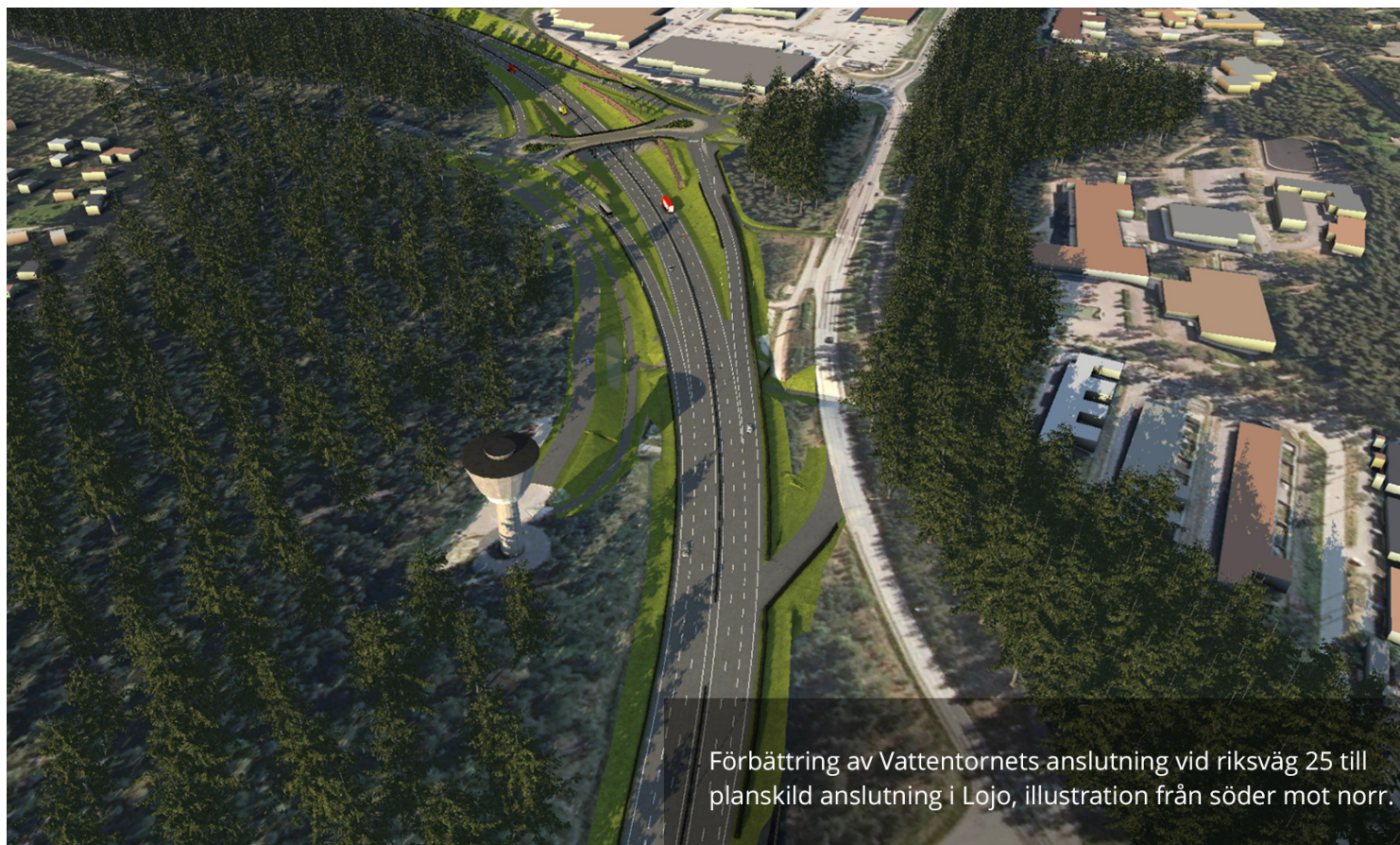
karta över hjordjursolyckor som registrerats av storvitsassistansen

Traficom – Vägtrafiksäkerheten

Trafikskyddet

Institutet för Olycksinformation

## Projektplanering



### Man förbereder sig för framtiden genom planering

I Nylands NTM-centralens 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 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 7 byteshållplatserna vid Västerbacka och den planskilda anslutningen vid Ring III i Vanda, vägplan

- Rv 12 mellan Nyby och Tillola, vägplan
- Rv 25 den planskilda anslutningen vid Stationsvägen i Vichtis samt den planskilda anslutningen vid Vattentornet i Lojo, vägplan
- Rv 25 mellan Hyvinge och Mäntsälä, 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 mellan Sunnavik och Munkkulla, utredningsplan och miljökonsekvensbedömning
- Sv 55 utvecklingsutredning Borgå – Mäntsälä och den planskilda anslutningen i Monnkylä, plan för områdesreservering
- Lv 1002 Skåldö bros vägplan i Raseborg
- Utredning av kvalitetskorridor för hållbar trafik i Päijänne-Tavastland

Nya planeringsbehov är bland annat:

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

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

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 2022–2023 var en utmaning för vägunderhållet med stora mängder snö. I januari 2023 förvandlades vädret plötsligt till vår, vilket ledde till att nederbörden främst bestod av regn. Temperaturväxlingen mellan några plusgrader och några minusgrader ledde till att beläggningarnas skick rasade och behovet av lappning ökade kraftigt. Äldre asfaltbeläggningar skadas lätt av varierande vinterväder och den livliga trafiken i södra Finland. De metoder som NTM-centralen och underhållsentreprenaderna hade tillgång till var på bristningsgränsen. Under den gångna vintern inträffade översvämningar som på ett ögonblick frös till stora isfält och till och med hindrade användningen av farlederna. Fenomenet i anslutning till klimatförändringen förutsätter att i synnerhet vägnätets dräneringssystem fungerar bra och att beredskapen inför avvikande situationer ständigt förbättras.

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 egendomshanteringen i högre grad. På längre sikt uppnås på detta sätt en större motståndskraft även mot extrema väderfenomen.

I Egentliga Tavastland har väghållningsentreprenader i Hyvinge och Tavastehus upphandlats under vintern. De nya femåriga entreprenaderna inleds i oktober 2023. I entreprenadmodellen har man övergått från ett fast totalpris till riktpolis, 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. 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 åtgärdsstiderna varierar till exempel i fråga om snöplogning eller halkbekämpning. Vinterunderhållsklassificeringen av landsvägarna anges finns i Trafikledsverkets karttjänst ([Underhållsklasser för landsvägar](#)). Väg användarna 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. 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 560 km ramper
- ca 7 250 km belagda vägar
- ca 2 030 km grusvägar
- ca 1 160 km gång- och cykelvägar
- ca 3 010 broar
- 9 landsvägstunnlar
- 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 transporttrutt 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.

Finansieringen som anvisats för beläggningar för 2023 är cirka en femtedel mindre än förra året och tillsammans med de ökade kostnaderna syns detta tydligt i antalet beläggningskilometer. Årets beläggningsmängd kommer att stanna på cirka 360 kilometer. Årets beläggningsmängd innebär att framförallt skicket på belagda vägar som hör till det lågtrafikerade vägnätet förutspås försämrans.



## Beläggningar i dåligt skick och beläggningsprogrammets längd 2014 -2023

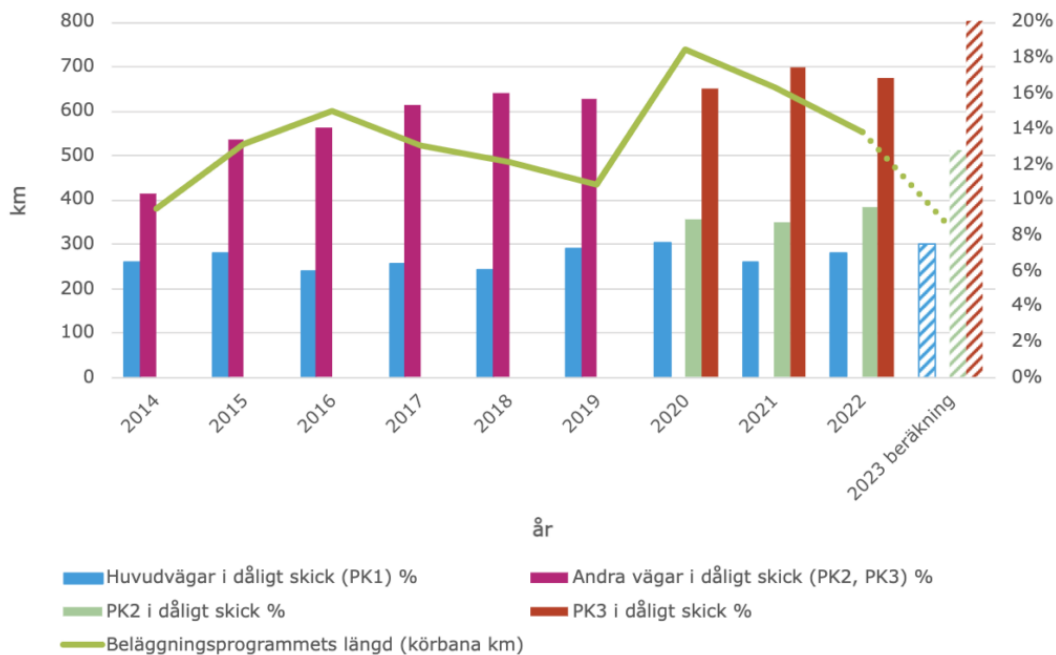


Bild: Andelen beläggningar i dåligt skick och beläggningsprogrammets längd 2014-2023 på landsvägarna inom området för NTM-centralen i Nyland.

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 månadsskiftet 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 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.

### 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 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). 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 underhålls-entreprenad 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 2023 beläggs sammanlagt 11 km gång- och cykelleder på uppdrag av NTM-centralen i Nyland.

Körbanornas beläggningar förnyas på en sträcka som är sammanlagt cirka 360 kilometer lång.

## Se även

[Trafikledsverket – Karta för beläggningsskick](#)

[Beläggningsarbeten för NTM-centralen i Nyland 2023](#)

## 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 3011 broar till NTM-centralen i Nyland. Underhållet av de övriga 36 broarna på riksväg 1 och 7 ligger på tjänsteprocenterna 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 totallasterna som den nuvarande fordonsförordningen tillåter.

Utifrån broarnas skick ska 12 av alla broar vid NTM-centralen i Nyland förnyas (konditionsklass 1) och cirka 1436 (konditionsklass 2 och 3) repareras inom den närmaste framtiden. När man dessutom beaktar broarnas bärighetsbrister måste cirka 44 broar byggas om och cirka 1392 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	12	0,3	
2	Dålig – behöver repareras nu	98	3,3	9
3	Nöjaktig – behöver repareras snart	1338	44,4	20
4	God – mindre underhållsbehov	1403	46,6	3
5	Mycket god – inget underhållsbehov	143	4,7	
Ingen klassificering		17	0,6	
<b>Sammanlagt</b>		<b>3011</b>	<b>100,0</b>	<b>32</b>

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 broarna i Parkstad på Ring III i Vanda.

#### Vägtunnelnarna upprätthålls i samarbete med Fintraffic

I Nylands NTM-centrals område finns det 15 landsvägstunnelar, varav serviceproducenterna för livscykelprojekten ansvarar för 6 tunnelar och NTM-centralen för 9 tunnelar. Några av dessa är fasta tunnelar i stadsstrukturen som stöder utvecklingen av markanvändningen. För två sådana stadstunnelar, det vill säga Kägeluddens och Tavastehus tunnelar, har städerna kostnadsansvaret för tunnelnarna. År 2026 avslutas livscykelprojektet på riksväg 7 Forsby–Kotka och då övergår ytterligare en landsvägstunnel på NTM-centralens ansvar.

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 tunnelnarnas trafikstyrnings- och säkerhetssystem. Tunnelkonstruktioner, utrustning och system kräver direkt service och underhåll varje år. Även deras livscykel är olika långa och en del kommer snart att bli i en ålder då de kräver reparations- och ersättningsinvesteringar. De första tunnelnarna i behov av stora ersättningsinvesteringar för reparationer och teknik är Tavastehus tunnel på riksväg 3 och Nordsjö tunnel i Helsingfors (lv 103). Reparations- och ersättningsinvesteringsprojektet för Nordsjö tunnel kommer att genomföras 2024–2025.

#### 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.

Av broarna är cirka 44 i behov av ombyggnad och cirka 1392 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 landsvägstunnelar, varav den äldsta är från 1993, de nyaste från 2020.

Tunnlarnas sammanlagda längd är 5080 m och genom dem går sammanlagt i genomsnitt cirka 240 000 fordon per dygn.

Förvaltningen av tunnelarna 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 \(på finska\)](#)

## Vägobjekt 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 Vanda vid Askis 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 Askis har reparerats 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. År 2023–2024 genomförs reparationen av sättningen på landsväg 170 vid Illbyån 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. Landsvägsunderhållsentreprenörer 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. 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 vägskadan, utan även vägens konstruktion måste förstärkas. I det lägre vägnätet görs konstruktionsförbättringar i samband med belägningsentreprenader. 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 – De mest kritiska vägskadobjekten inom området för NTM-centralen i Nyland – projektkort \(på finska\)](#)

## 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 underhållsentreprenader för landsvägar, 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 sista kvartalet 2022 var antalet resor cirka 75 procent av tiden före coronapandemin. Dessutom har man observerat att topparna i rusningstrafiken på vardagarna har jämnats ut och fritidsresorna har ökat proportionellt sett mer än arbetsresorna.

De sanktioner som infördes mot Ryssland på våren 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. Även den allmänna höjningen av kostnadsnivån och problemen med tillgången på arbetskraft, chaufförer och teknisk personal, medför nya utmaningar för kollektivtrafiken.

Persontransporttjänsterna i Finland befriades temporärt från mervärdesskatt för perioden 1.1–30.4.2023. Syftet var att förbättra hushållens köpkraft under den kraftiga inflationen. NTM-centralen i Nyland införde ändringen i mervärdesskattesatsen i alla sina egna kollektivtrafikavtal.

## 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 \(välj NTM-central: Nyland\)](#)

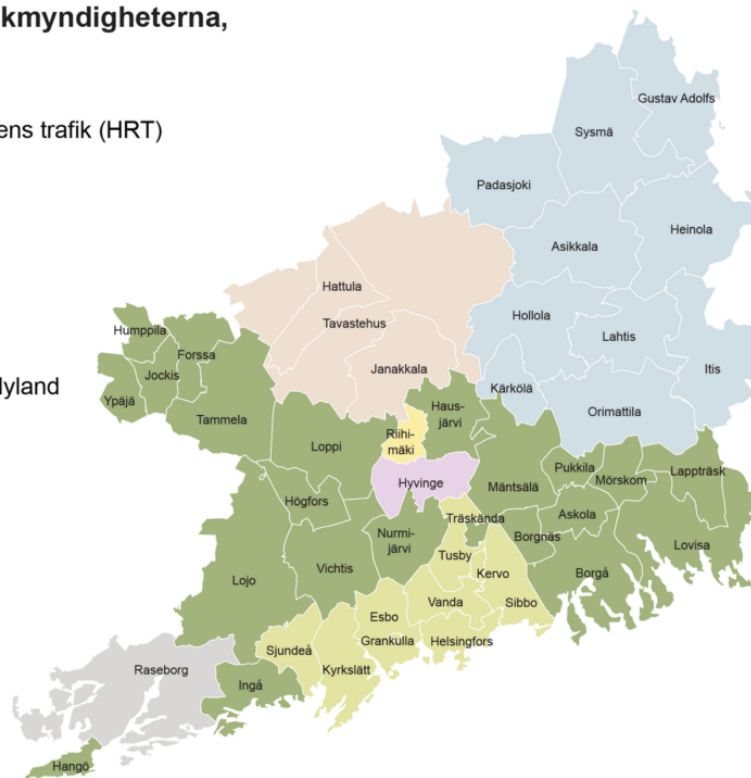
[Kollektivtrafikens servicenivå 2021–2024 inom behörighetsområdet för NTM-centralen i Nyland \(på finska\)](#)

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

## Ordnanande och finansiering av kollektivtrafik

### De behöriga vägtrafikmyndigheterna, juni 2023

- 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 när det är möjligt med tanke på trafiken som helhet, 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, ersättning för uppfyllandet av taxevillkor 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 2021–2023. NTM-centralen i Nyland har beviljats över 3 miljoner euro i tilläggsfinansiering för 2021, över en miljon euro för 2022 och över 2 miljoner euro mer än vanligt för 2023. Tilläggsfinansieringen har använts 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 2023. Efterverkningarna av coronapandemin och den instabila världsmarknaden kommer åtminstone under de närmaste åren att hålla kostnaderna för kollektivtrafiken på en högre nivå än innan coronapandemin.

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 har man tryggt de förbindelser som behövs för skol-, studie- och arbetsresor. Dessutom har NTM-centralen beviljat stöd till kommuner och avtalstrafikföretag för att täcka kostnaderna orsakade av coronaviruset. Kommunerna har kunnat 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 på våren 2022 ändrade NTM-centralen indexjusteringarna i de trafikeringsavtal som omfattas av den årliga indexjusteringen till kvartalsvisa justeringar. Ändringen gällde under 2022. Genom ändringen av indexjusteringarna strävade 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 \(välj NTM-central: Nyland\)](#)

[Ingångssida](#) » [Objekt](#)

## Objekt

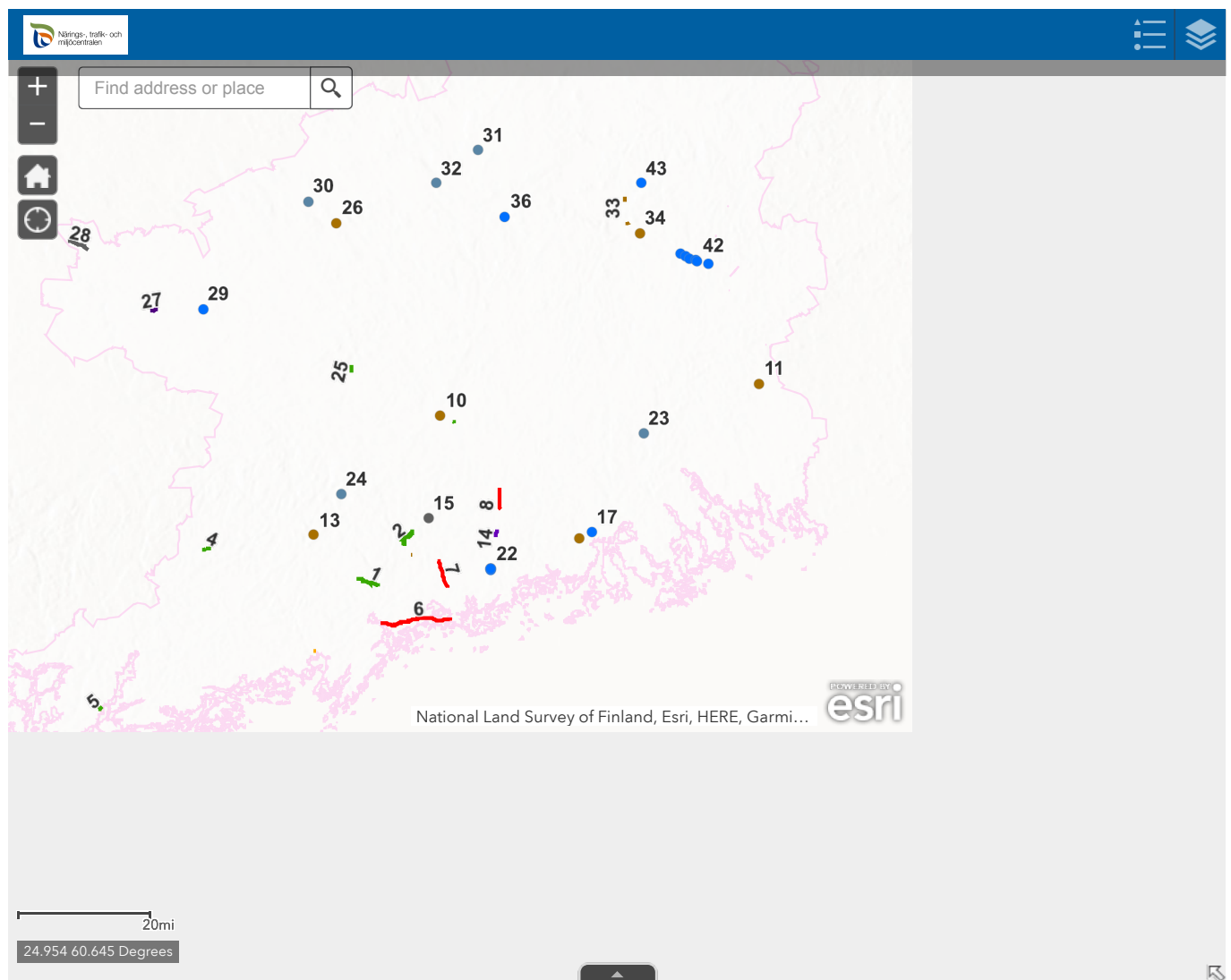
- [Digitala projektkartor](#)
- [Projekt 2023](#)
- [Projektbehov för planeringsperioden 2024–2027](#)

[Ingångssida](#) » [Objekt](#) » [Digitala projektkartor](#)

## Digitala projektkartor

På kartan nedan presenteras de mest brådskande projektbehoven vid NTM-centralen i Nyland under planeringsperioden 2024–2027 samt projekten och beläggningsobjekten 2023. På kartan presenteras dessutom reparationsobjekten bland broar och rörbroar 2023–2024 samt små projekt för främjande av trafiksäkerheten och kollektivtrafiken som man planerar att genomföra 2023–2024.

I karttjänsten öppnas som standard projekten för planeringsperioden 2024–2027. I symbolerna uppe till höger på kartan får du fram förklaringar och kartnivåer. Av kartnivåerna kan du välja ut 2023 års projekt, reparationer av broar och rörbroar 2023–2024 och små objekt 2023–2024. Via länken under kartan kan du visa en större karta och visa kartan på en egen flik.



Se även

[Trafikledsverkets projektkarta](#)