

Nylands NTM-
centralens plan för
väghållningen
och trafiken
2025–2028

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

Ekonomiska och verksamhetsmiljö

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

Förord



Mot ett hållbart och tillgängligt Finland

Åren är inte bröder lyder ett finskt ordstäv. Detta märks i väghållningen både på vintern i form av varierande väder och före och på sommaren i form av varierande volymer vägarbeten.

Om vi i fjol när väghållnings- och trafikplanen utarbetades var oroliga för den kommande sommarens ringa beläggingsmängder, är målet i år – med tilläggsfinansieringen för reparationsskulden – att närapå fördubbla fjolårets beläggingsmängd. Detta är absolut nödvändigt och vi är väldigt nöjda över det. Objekten i beläggingsprogrammet på cirka 720 kilometer finns förutom i det livligt trafikerade nätet även i det så kallade medellivligt trafikerade nätet och en betydande mängd på gång- och cykelvägarna. Vägarnas förbättrade skick kommer således att betjäna många väganvändare och transporter.

Broarnas skick upprätthålls på samma sätt som tidigare. Reparationer utförs i den omfattningen att antalet broar som är i dåligt skick inte ökar nämnvärt. I området för NTM-centralen i Nyland finns trots det cirka 120 broar som är i dåligt skick. De största broarbetena kan störa resor och transporter då arbetet pågår, men efter reparationerna är broarna i bättre skick än tidigare och betjänar igen i årtionden framöver.

Som bäst pågår aktuella planer som styr utvecklingen av framtidens trafiksystem. Trafik 12 är en riksomfattande trafiksystemplan som bereds parlamentariskt under ledning av Kommunikationsministeriet och där även NTM-centralernas sakkunskap och regionala kunskapsunderlag utnyttjas. Trafiksystemets mål – funktion, säkerhet och hållbarhet – är bra ledord för verksamheten. Säkerheten ses förutom som främjande av och åtgärder för trafiksystemets säkerhet även som beredskap inom väghållningen för olika hot i enlighet med perspektivet för övergripande säkerhet. Många gemensamma övningar och åtgärder i fråga om beredskapen inom samhällsverksamheten är en viktig del av vår verksamhet.

Under avtalsperioden 2020–2023 för markanvändning, boende och trafik (MBT) genomfördes ett flertal åtgärder som utvecklar trafiksystemets funktion i Helsingfors och Lahtis stadsregioner. En del av de projekt som inletts under perioden fortsätter. Den avtalsmässiga verksamhetsmodellen för stadsregionerna har konstaterats vara bra och man vill fortsätta med den även genom skrivningar i regeringsprogrammet. Inom området för NTM-centralen i Nyland utarbetas som bäst nya MBT-avtal för MBT-regionerna Helsingfors och Lahtis.

I år inleds den planskilda anslutningen vid riksväg 3 i Moreeni som en ny utvecklingsinvestering inom området för NTM-centralen i Nyland. Detta är ett bra exempel på ett projekt som betjänar näringarna i regionen, där både Tavastehus stad och Janakkala kommun har varit aktiva och de finansierar genomförandet av projektet i samarbete med staten. NTM-centralen har beklagligt lite finansiering för små investeringar. Finansiering finns främst för projekt som redan inletts i ovan nämnda MBT-regioner. Vi främjar dock planeringsprojekt enligt investeringsprogrammet för trafikledsätet så att det finns ett kunskapsunderlag för projektbeslut och för beredskap för genomförande inom ramen för de lagstadgade planerna.

Den nya förordningen om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) träder i kraft 2024. Finlands TEN-T-vägnät utvidgas och kompletteras. För vägnätet inom området för NTM-centralen i Nyland innebär detta att både riksväg 25, dvs. hamnförbindelsen mellan Hangö–Mäntsälä, och det saknade avsnittet Tuulos–Tammerfors på den tvärgående riksväg 12 inkluderas i det omfattande TEN-T-nätet. Förordningen är ett erkännande för betydelsen av dessa delar av nätet som en del av det internationella transportnätet. Vägarna i TEN-T-nätet spelar en central roll i den långväga gods- och persontrafiken och de förenar viktiga stads- eller ekonomisentrum och trafikformer. Den nya förordningen medför också förnyelser när det gäller stadsknutpunkterna, som efter förordningsändringen utgörs av alla nuvarande centralstäder i MBT-regionerna. I stadsknutpunkterna betonas åtgärder som främjar hållbar mobilitet samt trafik och transporter, samt separata planer som utarbetas för att genomföra åtgärderna. Tillhörigheten till TEN-T-nätet gör det möjligt att utnyttja EU:s finansieringsinstrument, om det finns nationell finansiering och kriterierna i finansieringsutlysningarna uppfylls.

Genom åtgärderna i denna väghållnings- och trafikplan håller NTM-centralen i Nyland på att bygga upp ett hållbart och tillgängligt trafiksystem i Finland tillsammans med områdets intressentgrupper och andra aktörer.

I juni 2024

Päivi Nuutinen
Direktör för ansvarsområdet för trafik och infrastruktur



Se även

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

Utsikter för väghållningen



Beläggningarnas skick tryggas

Prisnivån på beläggningarna inom verksamhetsområdet för NTM-centralen i Nyland verkar i år vara lika hög som i fjol. Kilometerpriset för beläggning har nästan fördubblats jämfört med början av årtiondet. Orsakerna till detta är många, från att de viktigaste råvarorna och energin blivit dyrare till den begränsade konkurrensen inom branschen. Regeringens betydande riksomfattande tilläggsfinansiering för beläggningar 2024 förhindrar att reparationsskulden för de belagda vägarna exploderar. För NTM-centralen i Nyland innebär detta att beläggningensbudgeten fördubblas. Med hjälp av tilläggsfinansieringen kan ökningen av reparationsskulden för beläggningar nästan stoppas, vilket innebär ett beläggningsprogram på drygt 700 kilometer. Tilläggsfinansieringens inverkan syns särskilt i den medelsnabba (800–3000 fordon/dygn) delen av nätet. Särskilt i år kan åtgärder riktas dit, utöver tryggheten av det livligaste (över 3000 fordon/dygn) nätets skick. Också hållbar mobilitet kan främjas i år tack vare betydligt mer ny beläggning av gång- och cykelvägar.

Trots den stötvisa finansieringen är det viktigaste ändå en konsekvent strävan efter en långsiktig programmering och ett långsiktigt genomförande av beläggningsreparationer med ett tidsspän på flera år. Det viktigaste styrande målet i stället för beläggningenskilometer är konditionsmålen, det vill säga maximiantalet kilometer belagda vägar i dåligt skick. De årliga mätningarna av beläggningarnas skick,

terrängundersökningarna och responsen på skicket bildar en objektgrupp, från vilken man baserat på Trafikledsverkets verksamhetslinjer för beläggningar väljer ut objekt för regionalt och tidsmässigt förnuftiga genomförandehelheter och vidare för program på årsnivå inom ramen för finansieringen.

Svaga förbättringsutsikter

I den här planen har utsikterna för förbättringsprojekten under de närmaste åren, det vill säga nya investeringsprojekt som höjer servicenivån, alltid varit den kanske mest intressanta behållningen för NTM-centralens viktigaste intressentgrupper. Ambitionen är att göra upp planen för väghållningen och trafiken på en realistisk grund och i år är det tydligt att det inte finns någon finansiering i sikte för förbättringar annat än för högst MBT-områdena. Nästan inga nya projekt har tagits med i planen. Projekten inom bastrafikledshållningen i Trafikledsverkets investeringsprogram är sådana som vi i första hand skulle främja om finansieringen skulle möjliggöra dem. Visserligen kan man på årsnivå alltid lägga till utnämnda objekt i statsbudgeten för att genomföras separat, men det finns inga utsikter för eller egentliga löften om dem. Tankemodellen för uppdatering av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12), som inleddes på våren för att bevara den befintliga infrastrukturens skick och servicenivå, skapar dock en tro särskilt på att de viktigaste reparationsprojekten fortskrider. Det finns flera sådana på projektkartorna i denna plan.

Underhållsentreprenaderna vinnas till ett hårt åtdraget pris, men vad händer under avtalsperioden?

Inom området för NTM-centralen i Nyland säkerställs den dagliga skötseln och det dagliga underhållet av landsvägarna av de 10 underhållsentreprenaderna för landsvägar (MHU), av vilka två konkurrensetsätts årligen. Avtalsperioderna är fem år långa. Oberoende av entreprenadområdet och även på det riksomfattande planet har underhållsentreprenaderna nästan genomgående vunnits till ett pris som underskridit Trafikledsverkets och NTM-centralernas kostnadskalkyler, vilket inte är en bra utgångspunkt för en femårig avtalsperiod. Enligt erfarenheterna verkar de avtalsbaserade kostnadsprognoserna inte längre hålla under avtalsperioden. Riskerna borde kunna prissättas betydligt bättre genast i början, så att avtalet säkrare skulle förverkligas på överenskommet sätt och inte endast med hjälp av sträng tillsyn av beställaren.

I år inleds både i Esbo och i Vanda mycket krävande entreprenader med granskade (MHU+) avtalsskrivningar som vanns av YIT. Även i fråga om dem var konkurrensen hård och de vanns till ett pris som underskred kostnadskalkylerna. Redan efter det första året torde man få preliminära erfarenheter av huruvida entreprenaderna inriktas på önskad verksamhet och å andra sidan av kostnadsprognosernas hållbarhet. Utvecklingen av underhållsentreprenadmodellen för landsvägar är en kontinuerlig process.

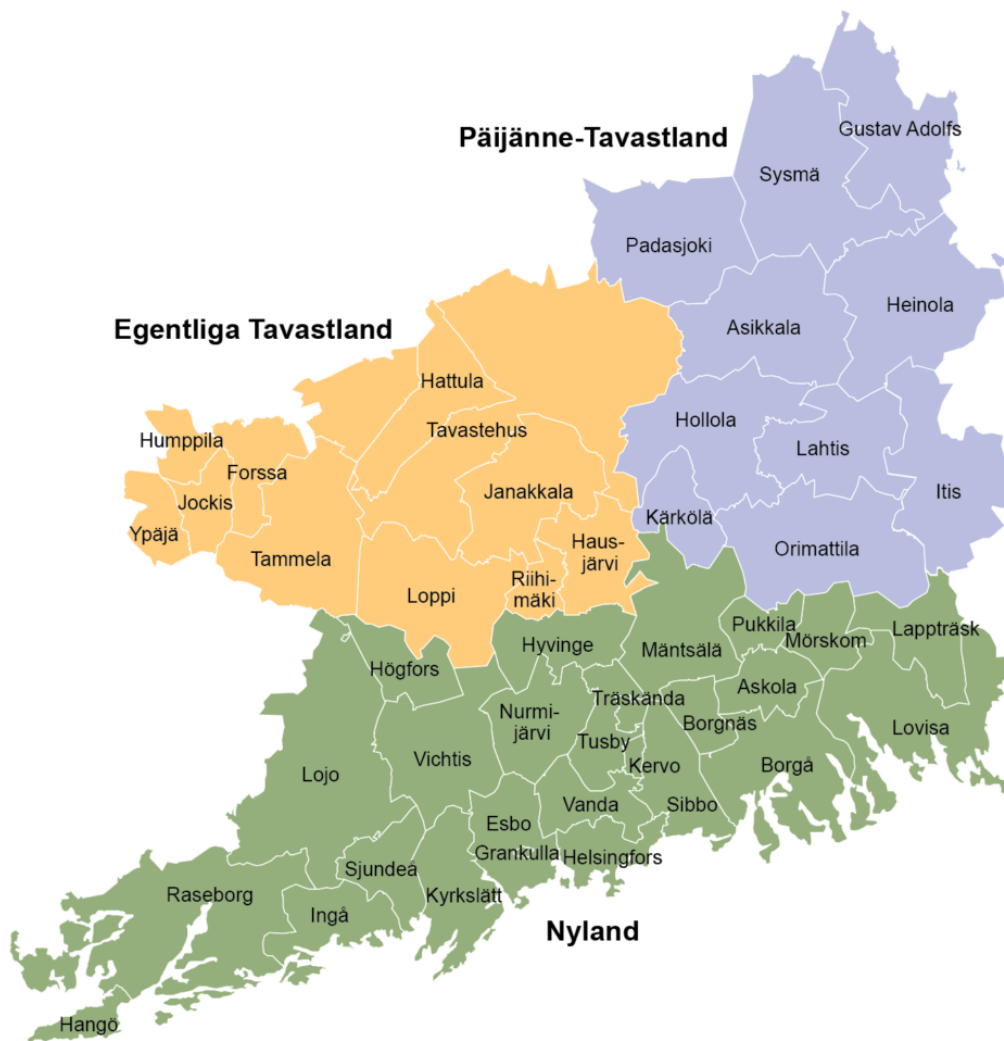
Visste du?

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

Se även

[Statistikcentralen - Jordbyggnadskostnadsindex](#)

Väghållningens verksamhetsmiljö



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

I området för NTM-centralen i Nyland finns närmare hälften av hela landets arbetsplatser, varför pendlingstrafiken är intensiv. I Nyland och särskilt i huvudstadsregionen finns de flesta användarna av kollektivtrafiken och den största andelen hållbara färdstätt i Finland samt många potentiella användare av hållbara färdstätt.

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

Flera huvudleder i väg- och bannätet möts i området. Helsingfors-Vanda är landets viktigaste och största internationella flygplats och i praktiken den enda flygplatsen för godstrafik. År 2022 stod hamnarna i området för nästan hälften av de godstonnage som transporterades via hamnarna i Finland. Sköldvik hamn i Borgå är Finlands största hamn mätt i transportmängd och Helsingfors hamn är Finlands viktigaste stycke-godshamn och den tredje största hamnen för godstrafik. Färjetrafiken mellan Helsingfors och Tallinn är förutom för passagerartrafiken en betydande transportförbindelse även för lastbilar och trailer mellan Finland och Centraleuropa.

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

År 2023 var trafikprestationen mer än 5 procent mindre i Nyland, cirka 6 procent mindre i Egentliga Tavastland och cirka 2 procent mindre i Päijänne-Tavastland jämfört med situationen 2019. På riksnivå var den totala trafikprestationen 2023 över 5 procent mindre än 2019.

Tabell: Verksamhetsmiljöns och trafikens nyckeltal

		NMT-centralen i Nyland	Andel av hela landet
Befolkning 2024 (31.12.2023)	personer	2 133 563	38 %
Befolkningstillväxt 2000–2023	personer	369 145	87 %
Arbetsplatser (2022)	st	1 002 713	41 %
BNP (2021)	milj. euro	112 478	45 %
Markareal (1.1.2024)	km ²	20 022	7 %
Landsvägar (1.1.2024)	km	9 256	12 %
Trafikarbete 1.1.2024 (ÅDT 2023)	milj. bilkm.	11 115	30 %
Godstrafik transportarbetet (2022)	milj. tkm.	6 753	23 %
Livligt trafikerade vägar (ÅDT > 15 000 fordon/dygn, 2023)	km	526	56 %
Landsvägar belägna cykel- och gångvägar (1.1.2024)	km	1 175	19 %
Personskadeolyckor på landsvägar (2019–2023)	st	2 644	29 %
Finansiering av basstrafikledshållningen exclusive separat finansiering (2024)	milj. euro	118	17 %
Finansiering av kollektivtrafiken, NMT (2024)	milj. euro	7	18 %

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

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

Visste du?

NTM-centralerna ser till underhållet av landsvägarna samt av anläggningar och utrustning i anslutning till vägarna. NTM-centralerna

främjar också säkerheten och smidigheten i vägtrafiken genom att förbättra vägarna och bygga leder för gång- och cykeltrafik.

Kommunerna sköter sitt gatunät självständigt.

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

Se även

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

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

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

Finansiering av väghållningen

FINANSIERING AV VÄGHÅLLNINGEN 2024 (SAMMANLAGT 164,3 M€)

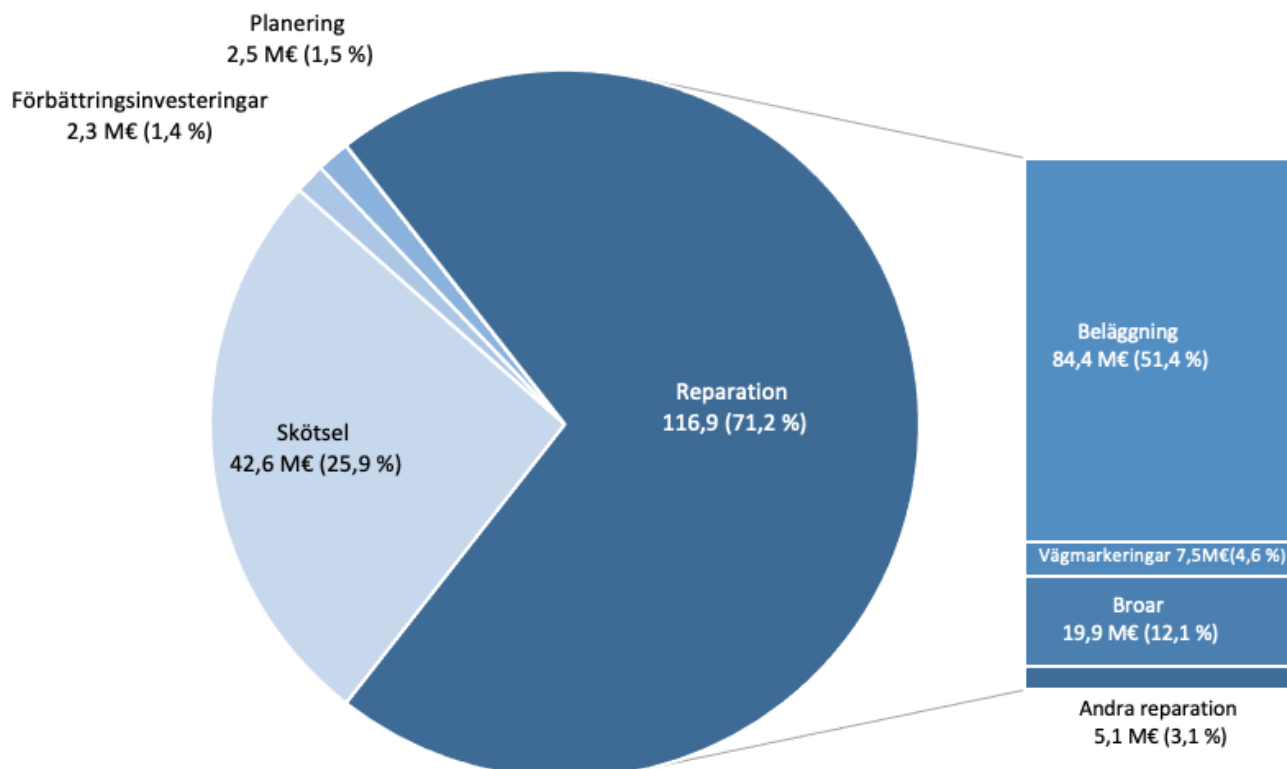


Bild: Finansieringen av väghållningen per produkt 2024 (sammanlagt 164 miljoner euro).

Finansiering av väghållningen 2024

Enligt situationen i juni finansierar NTM-centralen i Nyland basväghållningen med cirka 120,7 miljoner euro 2024. Dessutom har NTM-centralen i Nyland fått 43,6 miljoner euro i reparationsskuldfinansiering, som används för beläggning. Med finansieringen av den grundläggande väghållningen sköts väghållningen inom det statsägda landsvägsnätet, med undantag av stora utvecklingsinvesteringar som Trafikledsverket ansvarar för. Beslutsfattandet om allokeringen av finansieringen och de projekt som genomförs styrs av NTM-centralen i Nylands strategi och de strategiska riktlinjerna för trafiken vid NTM-centralen i Nyland, som har som centralt mål att tillhandahålla ett fungerande trafiksystem och ett säkert vägnät för näringslivets och medborgarnas behov. Största delen av finansieringen av bastrafikledshållningen går till underhåll av vägnätet, det vill säga underhåll och reparationer som prioriteras enligt Trafikledsverkets verksamhetslinjer. Med underhållet säkerställs att vägnätet är tillgängligt för daglig trafik oberoende av väglaget och med reparationerna elimineras skador som beror på att vägnätet slits och åldras.

Planering

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

Förbättring

Svängningarna i finansieringen av NTM-centralens bastrafikledshållning syns särskilt i förbättringen av vägnätet och 2024 är den mycket knapp i förhållande till behoven. För genomförandet av projekten för förbättring av bastrafikledshållningen i Trafikledsverkets investeringsprogram anvisades ingen ny finansiering i år. I december 2023 ökade finansutskottet dessutom finansieringen i budgeten för 2024 för att genomföra följande förbättringsprojekt:

- Rv 24, trafikljusen på Ahtialantie ramp och mittrefuger på rv 24, Lahtis
- Rv 25, förbättring av trafiksäkerheten genom anslutningsarrangemang på sträckan Gamla Kustvägen–Ekenäsvägen, Raseborg
- Förbättring av korsningen mellan Sv 51 och Bollstavägen, Ingå
- Lv 115, förlängning av belysningen mellan Sjundeå kyrkby och sv 51, Sjundeå
- Lv 2955 korsningsarrangemang i Hollola

I objekten som omfattas av tilläggsfinansieringen för innevarande år ingick till övriga delar planeringsobjekt, reparationer av beläggningar och förbättringar av grusvägar. I Helsingfors- och Lahtisregionen pågår genomförandet av MBT-avtalen (markanvändning, bostäder och trafik) fram till slutet av 2023 enligt det som ursprungligen överenskommits. I december 2023 inleddes dessutom genomförandet av följande förbättringsprojekt:

- Rv 24, förbättring av anslutningen vid Holma och gatuarrangemang på gatorna som leder till Lahtis centrum, Lahtis
- Lv 110 Kolmiranta–Veikkola (Kolmirantavägen–Haapapurovägen–Soidentakavägen), gång- och cykelväg, Kyrkslätt
- Lv 148 Oljevägen, lv 11689 Brobölevägens anslutning, trafikljus, körfältsarrangemang samt gång- och cykeltrafikarrangemang, Sibbo
- Lv 1456 gång- och cykelväg på sträckan lv 140–Sepänmäki / lv 11711 skolan i Hirvihaara, fas 1, Mäntsälä

Förhandlingarna om följande MBT-avtal pågår fortfarande.

Skötsel

Den dagliga skötseln av landsvägarna är den viktigaste posten inom underhållet på årsnivå. Från och med oktober 2023 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 ligga åtminstone på fjolårets nivå, men årsvariationen mellan olika åtgärder kan vara stor, eftersom vädret varierar från år till år. Dessutom påverkar bl.a. överskridningar av mål- och takpriserna samt indexändringar den slutliga kostnadsnivån.

Reparation

Beläggningsarbetet är den största kostnadsposten vid reparation. Utöver den normala reparationsfinansieringen har man för 2024 fått 43,6 miljoner euro för reparationsskuld, som används för beläggning. Detta innebär att även målet för beläggningskilometrarna är större i år än tidigare. Prisnivån på beläggningsarbetet är liksom året innan hög, vilket försämrar finansieringens köpkraft. Reparationsskulden i fråga om beläggningar i det livligt trafikerade och medellivligt trafikerade nätet uppskattas minska något i år, men reparationsskulden för det lägsta vägnätet uppskattas öka.

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

- Lv 1581 Pernåvägen på sträckan lv 170 Hagaböle vägskäl–Pernå kyrka, reparation och förbättring
- Lv 2824 Vojakkalantie, beläggning på sträckan sv 54–flygplatsens korsning
- Lv 2951 Lammintie, beläggning
- Lv 4142 Urheiluopistontie, Heinola
- Lv 11225 Siikalantie–Hunsalantie, beläggning, och lv 2832 Rautakoskentie–Pilpalantie korsningsområde, Högfors
- Lv 11227, Överbyvägen, vägavsnitt 2, Kyrkslätt
- Lv 11701 Paipisvägen, reparationer, Borgnäs
- Lv 11859 Vålaxvägen, förbättring av sträckan Vålax–Tirmovägen, Borgå
- Lv 11915 Lappbölevägen, förbättring av sträckan Pekinkylä–Hommansby, Lapträsk
- Lv 13595 Kaukolantie, dikning och grusning av grusväg, Tammela
- Lv 13837 Kiipulantie, Janakkala
- 13849 Jokimaantie, beläggning
- Lv 14133 Salonsaarentie, beläggning

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

Anslagen för broreparationer är större i år än året innan, cirka 19,9 miljoner euro. Av broarnas och rörebroarnas material påverkar i synnerhet prisutvecklingen för stål antalet objekt som repareras. Ett index som beaktar priset på stål har införts för broobjekten för att minska entreprenörernas risker. Det ökar dock osäkerheten om de slutliga kostnaderna.

I år inleds dessutom en investering för att ersätta vägtunneln som leder till Nordsjö hamn i Helsingfors genom förbättring av omvägsarrangemangen vid anslutningen mellan Österleden och Kallviksvägen. Den egentliga reparationen av tunneln inleds 2025.

Mindre skador, trummor och dräneringsbrister kan repareras med basfinansieringen till ett belopp på cirka 0,2 miljoner euro, vilket är mindre än tidigare.

Visste du?

Basfinansieringen som NTM-centralen i Nyland har för väghållningen 2024 är cirka 118 miljoner euro. Dessutom har NTM-centralen i Nyland fått 43,6 miljoner euro i reparationssskuldfinansiering.

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 krävande konstruktioner](#)
 - [Vägskador](#)
- [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

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

För utvecklingen av trafiksystemet och trafiksäkerheten, väghållningen och ordnandet av kollektivtrafiken finns många ramvillkor och riksomfattande riktlinjer som styr oss samt anvisningar som vi har beaktat i de strategiska prioriteringarna för trafiken med beaktande av den regionala verksamhetsmiljön.

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

Hållbar trafik: Vi främjar hållbar mobilitet genom planer för resekedjor och kollektivtrafik. Vid övergången till utsläppsnåll trafik är det viktigt att utveckla infrastrukturen och tjänsterna för gång, cykling och kollektivtrafik. Vi fäster avseende till exempel vid underfarter, anslutningsparkering och kollektivtrafikens hållplatsmiljöer. Vi deltar också i utvecklingen av bedömningen av klimatkonsekvenserna som en del av konkretiseringen av klimatkonsekvenserna.

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

Säker trafik: Våra åtgärder inriktas på fyra delområden: utveckling av säkerheten med hjälp av digitalisering och automatisering, aktivt säkerhetssamarbete, förbättring av trafikinfrastrukturen samt säkerställande av trygga körhastigheter. Vi fortsätter det aktiva samarbetet med alla centrala aktörer för att främja trafiksäkerheten samt förbättrar vägövergångar och förbindelserna till

kollektivtrafikens hållplatser. Vi främjar kostnadseffektiva gång- och cykellösningar. Dessutom satsar vi på motorfordonstrafikens säkerhet och automatisk trafikövervakning.

Aktivt samarbete och förutseende växelverkan: Vi satsar på kommunsamarbete och proaktiv dialog för att bättre kunna svara på kommunernas behov och främja den regionala utvecklingen. Vi identifierar de centrala kundgrupperna och deras behov. På så sätt kan vi planera de åtgärder som bäst betjänar våra kunder. Vi informerar aktivt om NTM-centralens arbete via olika kanaler och förtydligar informationshanteringen och -delningen i vår organisation. För att vi ska kunna agera effektivare än tidigare stärker vi NTM-centralens interna samarbete över enhets- och ansvarsområdesgränserna.

Verkställandet av trafikstrategin – nycklarna till framgång

Samarbete och växelverkan är centrala faktorer i verkställandet av vår trafikstrategi. Vi samarbetar tätt med kommunerna. Vi planerar och genomför utvecklingen av trafiksystemet samt säkerhetsåtgärderna tillsammans. För att skapa bättre tjänster på ett resurseffektivt sätt för områdets invånare kräver till exempel planeringen av kollektivtrafikens anslutningsparkering och bytesförbindelser ett nära samarbete mellan kommunerna och NTM-centralen. Vi samarbetar också med många intressentgrupper, såsom aktörer inom trafikbranschen, organisationer och företag. Vårt mål är att få en bred uppfattning och expertis för att utveckla trafiken.

Vi försöker förutse problem och behov i vår verksamhetsmiljö. Detta sker till exempel genom att lyssna på medborgarnas respons, aktivt delta i diskussioner med intressentgrupper och göra aktuella utredningar om trafiksystemet. Vi delar information om vår verksamhet, om underhållsarbeten och om utvecklingen av landsvägsnätet via olika kanaler, till exempel på webbplatser, i meddelanden eller på offentliga tillställningar.

Interna strategiindikatorer är en väsentlig del av uppföljningen och genomförandet av vår strategi. Tydliga åtgärder och uppföljningsindikatorer har fastställts för varje insatsområde. De fokuserar på konkreta åtgärder och uppgifter som stöder målen i trafikstrategin. Åtgärderna och indikatorerna som anknyter till strategins insatsområden uppdateras vid behov och anpassas till behoven i den föränderliga verksamhetsmiljön. Genom ett aktivt strategiarbete och en personal som är engagerad i strategin håller vi rätt kurs mot våra mål.

Visste du?

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

[Egentliga Tavastlands logistikutredning \(på finska\)](#)

[Nylands logistikutredning 2023 \(på finska\)](#)

[Utvecklingsplan för Päijänne-Tavastlands anslutningsparkering \(på finska\)](#)

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

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

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

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

Se även

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

[Statsrådet – Färdplan för fossilfria transporter](#)

[Statsrådet – Trafiksäkerhetsstrategi 2022–2026](#)

[Traficom - Transportsystemanalysen](#)

[Traficom – Strategisk lägesbild över trafiknätet](#)

Trafiksystemarbete



Bild: Aleksi Krankka

Trafiksystemarbete – planering, genomförande och uppföljning

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



Bild: De uppdaterade målen för Trafik 12 -plan

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

Planering av trafiksystem och markanvändning

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

Nylands förbund utarbetar förutom landskapsplanen även trafiksystemplaner för Östra Nyland och Västra Nyland, som utarbetades senast 2021. Helsingforsregionens trafik HRT ansvarar för trafiksystemplaneringen inom Helsingforsregionen som en del av MBT-planen, som håller på att beredas. För Helsingforsregionen har man utarbetat en MBT 2023-plan, för vilken man som bäst förhandlar ett nytt MBT-avtal för åren 2024–2035.

I Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland utarbetar landskapsförbunden landskapsplaner och ansvarar för trafiksystemplanerna på sina områden. Trafiksystemplanen för Egentliga Tavastland utarbetades 2020 och utarbetandet av en ny trafiksystemplan för Päijänne-Tavastland inleddes 2024. En stadsregionplan i anslutning till MBT-avtalet har utarbetats för Lahtisregionen. För närvarande förhandlas ett nytt MBT-avtal för åren 2024–2035 för Lahtisregionen.

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 och huvudcykelrutter samt logistikutredningar. NTM-centralen är också part i ingåendet av MBT-avtal och deltar intensivt i genomförandet av åtgärderna i avtalen och uppföljningen av genomförandet. Åtgärder inom ramen för avtalen har varit exempelvis små förbättringsåtgärder i trafiknätet som främjar hållbar mobilitet och trafiksäkerhet.

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

Se även

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

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

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

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

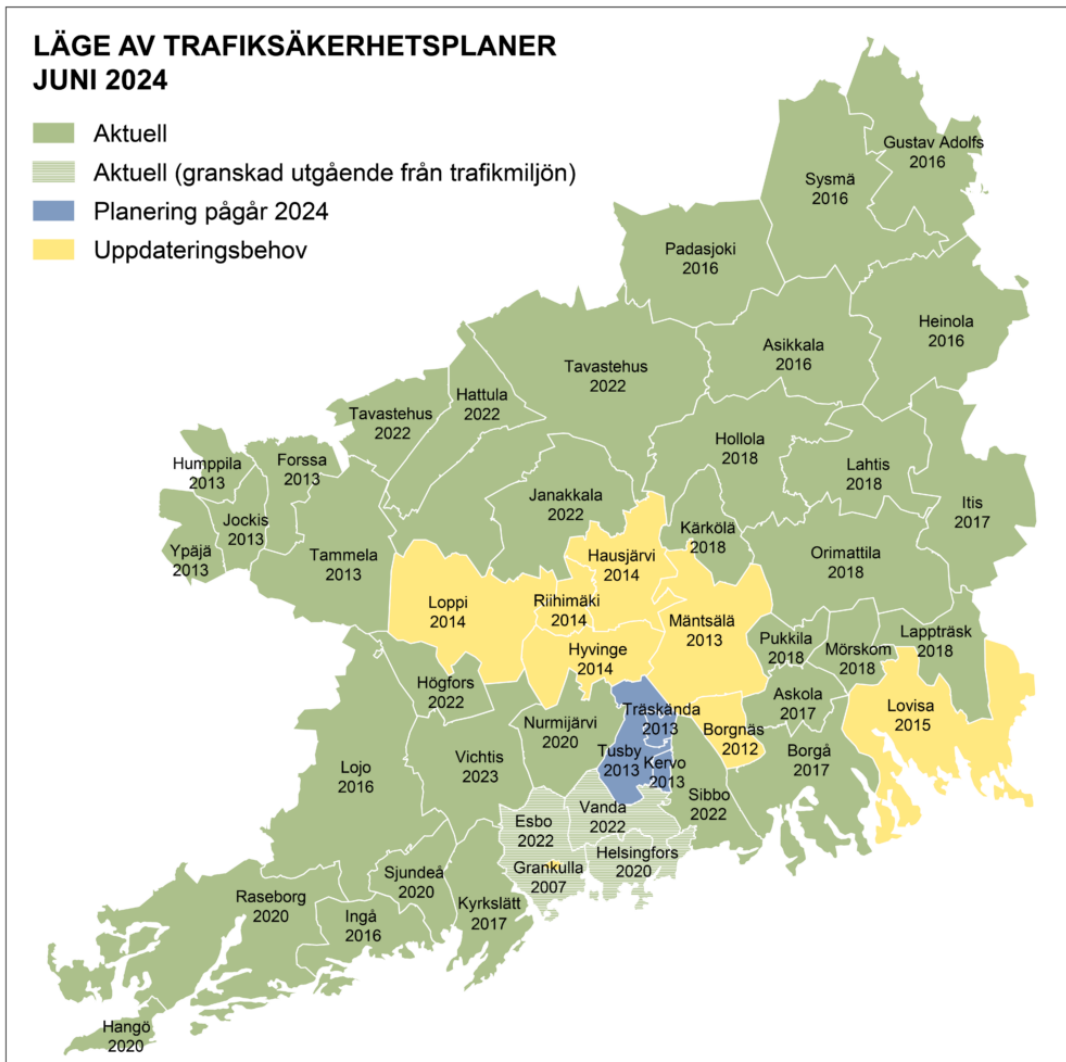
Tavastlands förbund – trafiksystemplan för Egentliga Tavastland (på finska).

Päijänne-Tavastlands förbund – Trafiksystemplan (på finska).

Päijänne-Tavastlands förbund – Lahtisregionens stadsregions utvecklingsplan (på finska).

Miljöministeriet – Avtal om markanvändning, boende och trafik

Säker mobilitet



Mångsidig påverkan på verksamheten skapar en trygg vägmiljö

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

På trafiksystemnivå kartläggs behoven bland annat i kommunernas och NTM-centralens gemensamma planer för hållbar och trygg mobilitet, i kortare form i trafiksäkerhetsplanerna samt i programmen för främjande av gång och cykling. I planerna söker man åtgärder som syftar till en hållbarare och tryggare trafikskultur. Dessutom fastställer man tillsammans de viktigaste små åtgärderna för att förbättra gång- och cykelförbindelserna, hållplatserna för kollektivtrafik samt resekedjorna för hållbar mobilitet. Samtidigt tar man hänsyn till viktiga målgrupper, exempelvis barn och äldre personer, genom att man utvärderar behoven av att förbättra miljöerna vid daghemmen, skolorna, servicehusen och vårdhemmen.

Större trafiksäkerhetsåtgärder som inriktas på infrastrukturen är förbättring av landsvägsanslutningar, byggande av gång- och cykelvägar samt underfarter, byggande av vägbelysning eller nya viltstängsel. Typiska mindre åtgärder är istandsättning av utrustningen i vägmiljön (t.ex. räckan), åtgärder för trafikstyrning (t.ex. hastighetsbegränsningar och skyltar), förbättring och byggande av

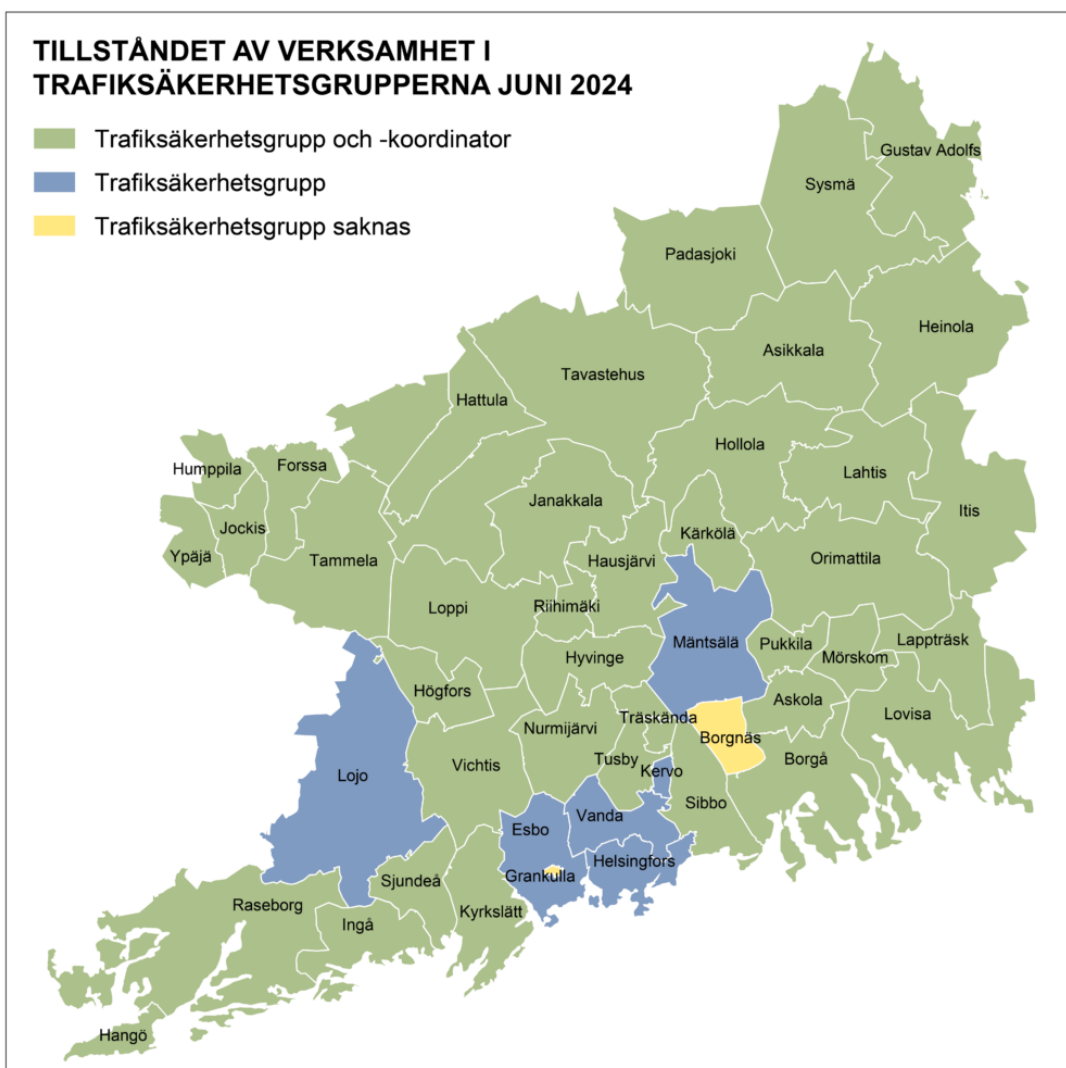
övergångsställen och hållplatsarrangemang samt planering och främjande av automatisk trafikövervakning. Utgångspunkterna för dessa i allmänhet små men på lokal nivå mycket betydande trafiksäkerhetsåtgärder är utöver de ovan nämnda planerna bl.a. åtgärdsförslag från medborgare, skolor, föreningar eller kommuner samt NTM-centralens egna utredningar.

Effektivitet genom små åtgärder

Varje år strävar NTM-centralen i första hand efter att genomföra sådana trafiksäkerhetsåtgärder som är verkningsfulla och kostnadseffektiva. Man får information om åtgärdernas effekter till exempel via riskanalyser. Prioriteringen av åtgärderna grundar sig bland annat på åtgärdsspecifika utredningar och utarbetade behovsuppsättningar. Dessutom får NTM-centralen värdefull lokal information om kommunernas viktigaste utvecklingsobjekt till exempel vid möten med kommunernas trafiksäkerhetsgrupper och genom annan tät kontakt. Även om en enskild åtgärd ofta har stor betydelse, finns det inte pengar varje år för att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder.

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

Trots att de åtgärder som påverkar trafiksäkerheten är mycket olika sinsemellan, är man tvungen att utöver att sätta dem i prioriteringsordning även jämföra dem – det finns många bra objekt, men i allmänhet kan endast en liten del genomföras årligen.



Visste du?

På landsvägarna i området för NTM-centralen i Nyland

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

Se även

NTM-centralen – Trafiksäkerhet (väli NTM-central: Nyland)

[NIV-Centuren – Trafiksäkerhet \(vdj NIV-Centur, Nyttått\)](#)

[Trafikledsverket – Säkerheten i vägtrafiken](#)

[Karta över vägtrafikolyckor registrerade av polisen](#)

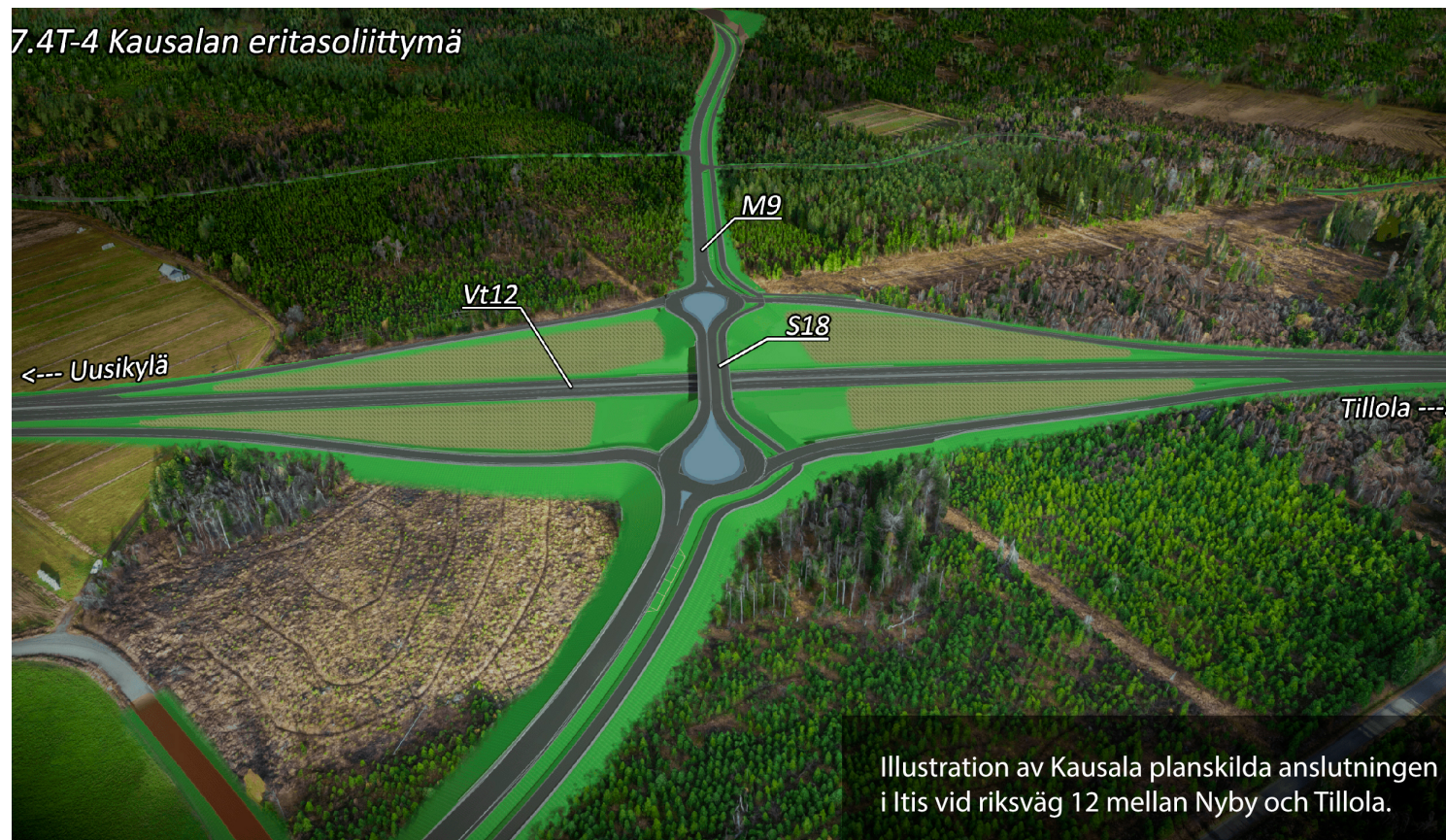
[Karta över hjortdjursolyckor som registrerats av storviltsassistansen](#)

[Traficom – Vägtrafiksäkerheten](#)

[Trafikskyddet](#)

[Institutet för Olycksinformation](#)

Projektplanering



Förberedelser för framtiden genom planering

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

Med finansieringen av planeringen utförs det trafiksystemarbete och tillhörande planer som hör till NTM-centralens grundläggande uppgifter, men också planer för stora trafikledsprojekt. Trafikledsverket styr planeringen av de största planeringsobjekten genom finansieringen av det centraliserade planeringsprogrammet. Med hjälp av de förutredningar som valts till planeringsprogrammet kartläggs kommande planerings- och investeringsbehov på bred front. I utvärderingen av trafikledsprojekten används en nytto-kostnadsanalys och en bedömning av effekterna. Genom projektutvärderingen säkerställer man att man går vidare i planeringen med det bästa projektalternativet. Med hjälp av projektplaneringsobjekten i planeringsprogrammet strävar man i första hand efter att främja planeringsbehoven för investeringsobjekten i det investeringsprogram som Trafikledsverket utarbetat. Urvalskriterierna bygger på målen i den riksomfattande trafiksystemplanen: funktion, säkerhet och hållbarhet samt om behovet har identifierats i den strategiska lägesbilden eller om objektet är särskilt akut eller kritiskt i övrigt.

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

- Rv 2 avsnittet Nummela–Högfors, utredningsplan och miljökonsekvensbedömning
- Rv 2 anslutningsarrangemang vid Puolimatkaområdet (Humppila), vägplan
- Rv 12 avsnittet Joutjärvi–Nyby, vägplan
- Rv 12 avsnittet Lahtis–Tammerfors, utvecklingsutredning

- Rv 25 den planskilda anslutningen vid Stationsvägen i Vichtis samt den planskilda anslutningen vid Vattentornet i Lojo, vägplan
- Rv 25 förbättring av Noppo (lv 130) och rv 3 planskilda anslutningar, vägplan
- Rv 25 avsnittet Kartanonsuo–Kervo å, vägplan
- Rv 25 och rv 4 ramper i Mäntsälä, vägplan
- Rv 25 avsnittet Langansböle–Västerbacka, vägplan
- Ring III, en helhet med flera planeringsobjekt på TEN-T-avsnittet, plan för områdesreservering
- Sv 51 anslutningsobjekt i Ingå, väg- och byggnadsplaner
- Sv 51 avsnittet Sunnanvik–Munkkulla, utredningsplan och miljökonsekvensbedömning
- Sv 55 utvecklingsutredning Borgå–Mäntsälä och den planskilda anslutningen i Monninkylä, plan för områdesreservering
- Lv 1002 utredningsplan för Skåldö bro i Raseborg
- Lv 1583 Atomvägen, vägplan

Planeringsbehoven under de kommande åren är bl.a.:

- Rv 1 / Ring II (trafiksäkerhet), vägplan
- Rv 4 avsnittet Ring III–Brännbergavägen, vägplan
- Rv 4 Lusi–Oravakivensalmi, uppföljningsplaneringsobjekt utifrån den pågående åtgärdsplanen
- Rv 10 och lv 284 grundvattenskydd och vägarangemang vid Vieremä
- Rv 25 planskild anslutning för Hyvinge östra omfartsväg, vägplan
- Ring III uppföljningsplaneringsobjekt på TEN-T-avsnittet utifrån utvecklingsutredningen
- Lv 152 (Ring IV) vägplan
- Lv 1002 vägplan för Skåldö bro i Raseborg
- Norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland, vägplan
- Objekt med sättningskador
- Åtgärder utifrån kvalitetskorridorutredningar om hållbar mobilitet

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

Bland annat följande planer är under utarbetande:

- Rv 24 Kalliola anslutning samt gång- och cykelväg, väg- och byggnadsplan
- Rv 25 gång- och cykelväg samt underfart vid Leksvallvägen, vägplan
- Lv 2956 gång- och cykelarrangemang mellan Pyhäniementie och Messilä, väg och 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](#)

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

Underhållet av vägnätet



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

Aktuellt om underhåll av vägnätet

Vintern 2023–2024 började tidigt i södra Finland och stor snömängd samt temperaturer som växlade från hård köld till plusgrader utmanade väghållningen. I februari 2024 blev det plötsligt vårväder, vilket ledde till att nederbörden främst bestod av regn. Temperaturväxlingen mellan några plusgrader och några minusgrader resulterade i att beläggningarnas skick kollapsade och att det behövdes mycket lappning. Äldre asfaltbeläggningar skadas lätt av varierande vinterväder och den livliga trafiken i södra Finland. I det lägre vägnätet uppstod problem med snövallar, som på grund av regnen i slutet av vintern ställvis frös till is och försvårade all trafik och i synnerhet kollektivtrafiken. Entreprenören ska ta reda på de viktigaste skoltransportruterna så att halkbekämpningen kan utföras i så rätt tid som möjligt. Särskilt i extrema förhållanden framhävs betydelsen av att de mest kritiska vägavsnitten i kollektivtrafiken är kända på förhand.

Fenomen i anslutning till klimatförändringen förutsätter i synnerhet att vägnarnas dräneringssystem fungerar bra och att beredskapen inför avvikande situationer ständigt förbättras. För trafiksäkerheten, vägnarnas användbarhet och vägkonstruktionernas hållbarhet är det viktigt att vägnarnas dräneringssystem fungerar. Förbättring av dräneringen, det vill säga dikningsplaner och förnyande av trummor, kopplas alltmer till planerna för förnyande av beläggningar. Så här blir beläggningarna resistentare på lång sikt även mot extrema väderfenomen.

I Nyland har entreprenaderna för landsvägsunderhållet i Esbo och Vanda konkurrensutsatts under vintern. De nya femåriga entreprenaderna inleddes i oktober 2024. I slutet av året inleddes konkurrensutsättningen av entreprenaderna för landsvägsunderhållet i Borgå och Mäntsälä.

Serviceavtalet för livscykelprojektet för E18 (rv 7) Forsby–Kotka löper ut i september 2026 och NTM-centralen i Nyland återgår till att ansvara för vägvsnittet i Nyland. Åtgärder som anknuter till mottagandet av vägvsnittet har inletts.

Sommar- och vinterunderhåll

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

Vinterunderhållet består främst av snöröjning och halkbekämpning. Vägarna är indelade i vinterunderhållsklasser enligt trafikmängd, där åtgärdstiderna varierar till exempel i fråga om snöplogning eller halkbekämpning. Vinterunderhållsklassificeringen av landsvägarna anges finns i Trafikledsverkets karttjänst ([Underhållsklasser för landsvägar](#)). 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 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 550 km ramper
- ca 7 250 km belagda vägar
- ca 2 030 km grusvägar
- ca 1 180 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.

Den finansiering som anvisats för beläggningar för 2024 är betydligt större än tidigare år tack vare den separata finansieringen av reparationsskulden. Kostnadsnivån för beläggningar verkar stanna på 2023 års nivå. I år är beläggningsmängden nästan dubbelt så stor som 2023, vilket innebär att beläggningssträckan är sammanlagt cirka 720 kilometer. Det förutspås att med årets beläggningsmängd hålls skicket på de belagda vägarna oförändrat.

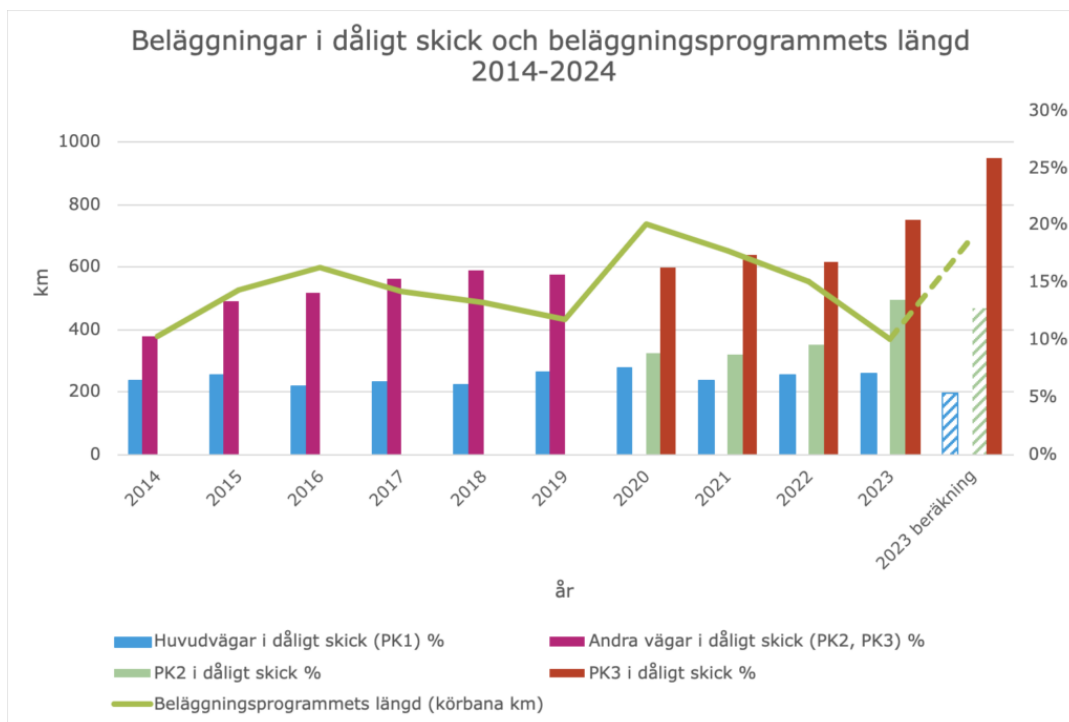


Bild: Andelen beläggningar i dåligt skick och beläggningssträckan på landsvägarna inom området för NTM-centralen i Nyland Obs! Man har justerat de gränsvärden som påverkar mätningstekniken och konditionsbedömningarna vid mätning av beläggningens skick 2024, så den andel som är i dåligt skick är inte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

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

Planering av beläggningsprogram

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

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

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

Mot förebyggande underhåll av beläggningar

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

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

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

Vägmarkeringarna är också en viktig del av underhållet av de belagda vägarna och underhållet och förnyandet av dem hänger i hög grad samman med förnyandet av beläggningarna. Eftersom vägmarkeringarna ökar säkerheten prutar man inte på finansieringen av dem, även om vägen annars skulle vara i dåligt skick. Området för NTM-centralen i Nyland är indelat i två fleråriga serviceavtal för att underhålla och förnya vägmärken.

Visste du?

År 2024 beläggs sammanlagt upp till 75 km gång- och cykelleder på uppdrag av NTM-centralen i Nyland. Körbanornas beläggningar förnyas på en sträcka som är sammanlagt cirka 720 kilometer lång.

Se även

[Trafikledsverket – Karta över beläggningarnas skick](#)

[Trafikledsverket – Beläggingsarbeten 2024](#)

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

Broar och andra krävande konstruktioner



Förnyad Nordbo bro
Bild: Timo Turunen

NTM-centralen i Nyland ansvarar för statens vägbroar i Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland. I landsvägsnätet på området finns 3094 broar, vilket motsvarar cirka 30 procent av alla broar i landet (beräknat enligt ytan) och cirka 20 procent av alla rörbroar i landet (beräknat enligt antalet).

När det gäller underhållet av broarna i landsvägsnätet hör 3012 broar till NTM-centralen i Nyland. Underhållet av 82 broar på riksväg 1 och 7 ligger för närvarande på entreprenörerna för livscykelprojekten. Ansvar för broarna i livscykelprojektet för riksväg 7 (41 st.) och Marknadsbackstunneln i Lovisa överförs till NTM-centralen i Nyland 2026. Livscykelprojektet för riksväg 1 överförs 2029.

Broarnas säkerhet och livslängd säkerställs genom inspektioner av broarna. Varje år görs en årlig inspektion av broarna. Då utreds till exempel om räckena är hela och om det finns några problempunkter. Vart femte år utförs en allmän inspektion som utförs av broinspektörer som godkänts och utbildats av Trafikledsverket. Om man har observerat dålig kondition vid den allmänna inspektionen

görs en specialinspektion av bron, där man tar till exempel prover av betongen och utreder vattenisoleringens skick. Specialinspektionen utgör utgångspunkten för reparationsplaneringen. Broinspektionerna har stor betydelse för att man ska kunna utföra reparationer vid rätt tidpunkt. Inspektionernas betydelse ökar när broarna åldras. Väganvändarna märker oftast inte att en bro är i dåligt skick förrän trafiken på bron måste begränsas eller bron repareras.

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

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

Utifrån broarnas skick ska 12 av alla broar i området för NTM-centralen i Nyland förnyas (konditionsklass 1) och cirka 823 repareras inom den närmaste framtiden (konditionsklass 2 och 3). Det finns 28 viktbegränsade broar. När man beaktar broarnas bärighetsbrister måste cirka 38 broar byggas om eller förstärkas och cirka 804 broar repareras.

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

Den nuvarande finansieringsnivån är inte tillräcklig för de nödvändiga ombyggnaderna och reparationer. Enligt Trafikledsverket är det årliga behovet av tilläggsfinansiering 25 miljoner euro, varav andelen för NTM-centralen i Nyland är cirka 6–7 miljoner euro per år. Genom reparationer av rätt objekt i rätt tid har man lyckats hålla reparationskulden måttlig och antalet broar i dåligt skick i verksamhetsområdet har varit cirka 110 sedan 2018. 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 – skicket är inte acceptabelt, bron behöver totalrenoveras eller förnyas	12	0,4	2
2	Dålig – flera skador som kan observeras tydligt och som kräver reparation, eller en enskild allvarlig skada, behovet av specialinspektion och totalrenovering är uppenbart	114	3,8	6
3	Nöjaktig – skador och brister i konstruktionerna, bron behöver repareras, men en totalrenovering kan vid behov senareläggas	709	23,6	13
4	God – lindrigt slitage, små iståndsättningsbehov och förebyggande åtgärder som fördröjer uppkomsten av skador	2003	66,4	7
5	Mycket god – ny eller jämförbar med ny	155	5,2	
Ingen klassificering		19	0,7	
Sammanlagt		3012	100,0	28

Vägtunnlarna upprätthålls i samarbete med Fintraffic

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

NTM-centralen i Nyland ansvarar för förvaltningen av hela tunnelhelheten även i fråga om den teknik som ägs av Fintraffic Väg Ab. Fintraffic fungerar som operatör för tunnlnarnas trafikstyrnings- och säkerhetssystem. Tunnelkonstruktioner, utrustning och system kräver direkt service och underhåll varje år. Även deras livscykler är olika långa och en del kommer snart att uppnå en ålder då de kräver

reparations- och ersättningsinvesteringar. De första som behöver stora ersättningsinvesteringar i reparationssystem och tekniska system är tunneln på rv 3 i Tavastehus och Nordsjö tunnel i Helsingfors (lv 103). Reparationen av Tavastehus tunnel genomförs 2024. 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 landsvägnätet på området för NTM-centralen i Nyland finns cirka 3 094 broar och deras återanskaffningspris är cirka 3,0 miljarder euro.

Av broarna är cirka 38 i behov av ombyggnad och cirka 804 kräver grundlig reparation inom den närmaste framtiden.

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

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

Tunnlarnas sammanlagda längd är 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 \(på finska\)](#)

Vägskador



De mest kritiska sättningskadorna i området för NTM-centralen i Nyland finns på Ring III, stamväg 51 och Gammelbyvägen (lv 1580) i Lovisa. På Ring III i Esbo vid Esbogård och 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.

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

Vägskador syns vanligtvis inte för vanliga väganvändare. Även experter har svårt att förutse hur snabbt konstruktionsskador under jordytan uppstår eller när eventuella ras sker. Ofta kan man inte undersöka skicket utan att riva vägen först. Prioritetsordningen bygger i hög grad på en expertbedömning. 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 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.

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 vägskador 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 beläggningsentreprenader. En faktor som anmärkningsvärt försämrar vägens bärighet är våta vägkonstruktioner. Därför är målet både för vägunderhållet och istandsättningen av vägar att vägytan och vägkonstruktionerna ska torka snabbare och bättre hållas torra.

Visste du?

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

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

Se även

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

Kollektivtrafik



Bild: Aleksi Krankka

Utveckling av kollektivtrafiken – resenären i centrum

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 åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken grundar sig på fastställandet av servicenivån, som just nu uppdateras. I fastställandet av servicenivån ställs mål upp för kollektivtrafiktjänsternas tidsmässiga och regionala täckning per förbindelsesträcka i alla kommuner som hör till NTM-centralens behörighetsområde. Samtidigt fastställs också kvalitativa faktorer för kollektivtrafiken. När trafiken därefter ordnas måste man fatta beslut om huruvida man skaffar den kollektivtrafik som behövs eller förlitar sig på marknadsbestämda tjänster. Detta val påverkas i hög grad av marknadsläget för kollektivtrafiktjänsterna i regionerna, kommunernas synpunkter samt de bästa tillvägagångssätten för resenärerna. För att servicenivån ska uppnås är det viktigt att kommunerna satsar på kollektivtrafiken genom saminköp med NTM-centralen och via kommunens interna trafikupphandlingar. Målet för samarbetet med kommunerna är trevliga reseupplevelser för resenärerna. Genom samarbetet stärks också integreringen av trafikutbudet till exempel med välfärdsområdenas behov.

Reseupplevelsen påverkas förutom av kollektivtrafikutbudet även av kollektivtrafikens infrastruktur. Infrastruktur i anslutning till kollektivtrafiken är hållplatser, hållplatsmärken och tak, cykelparkeringsplatser och förbindelser i anslutning till dem. Största delen av dessa upprätthålls via underhålls-entreprenaderna för landsvägarna, men målet är också att göra nya investeringar varje år. Mindre

projekt för att förbättra kollektivtrafikens infrastruktur genomförs till exempel inom ramen för MBT-avtalen samt på basis av brister som NTM-centralen själv observerat. Större investeringar, som exempelvis hållplatser eller bytesplatser i planskilda anslutningar, genomförs i samband med stora vägprojekt eller som separata projekt.

Målet för all utveckling av kollektivtrafiken är i sista hand nöjda passagerare. I Finland genomgår regionförvaltningen förändringar; i detta sammanhang har man linjerat upp att NTM-centralernas uppgifter inom kollektivtrafiken övergår till Transport- och kommunikationsverket Traficom i början av 2026. Detta är en bra möjlighet att utveckla kollektivtrafikförvaltningen till en enhetligare helhet, koncentrera upphandlingarna av spår-, flyg- och busstrafiken till ett och samma ämbetsverk och samtidigt bygga upp ett kollektivtrafiksystem i Finland som bildar ett fungerande nätverk för resenärerna i syfte att garantera en smidig vardag.

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

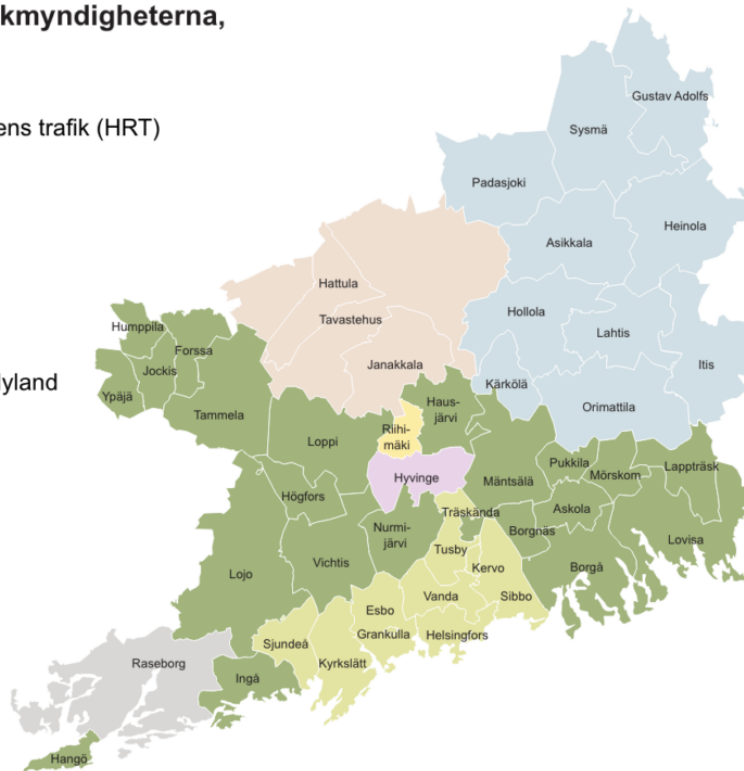
[NTM-centralen – Kollektivtrafik \(välj NTM-central: Nyland\)](#)

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

Ordnanande och finansiering av kollektivtrafik

De behöriga vägtrafikmyndigheterna, juni 2024

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



Trafiktjänster – nyckeln till en fungerande vardag

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

Konkurrensutsatt upphandling av kollektivtrafiken är ofta det bästa sättet att ordna mobilitetstjänster i snabbt föränderliga situationer. Dessutom måste trafiken byggas upp till en regional helhet där även kommunernas skoltransporter görs tillgängliga för alla passagerare. Inom området för NTM-centralen i Nyland har en sådan upphandlingshelhet genomförts med bl.a. kommunerna i Västra Nyland (Hangö, Ingå, Högfors, Lojo och Vichtis). Öppen kollektivtrafik är den effektivaste trafiken och dess specialformer, såsom servicetrafik, är ett kostnadseffektivt sätt att erbjuda tjänster i områden med mindre efterfrågan. Distansarbete kräver nya egenskaper hos biljettprodukterna, där huvudvikten ligger på antalet resor i stället för på giltighetstiden. Man satsar på att utveckla passagerarinformation så att resenärerna får information om hela resekedjan från hemdörren till slutdestinationen.

Anslaget för kollektivtrafiken vid NTM-centralen i Nyland har under de senaste åren, utan tilläggsfinansieringen för coronaåren, legat på 5–6 miljoner euro per år. Anslaget används för upphandling av trafik, planerings- och utvecklingsprojekt samt statsunderstöd som beviljas till kommunerna. I sin finansiering fokuserar NTM-centralen på effektiv kollektivtrafik i enlighet med den fastställda servicenivån, som även kommunerna vill satsa på. 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. I fråga om finansieringen ser man en minskning av de tillgängliga anslagen, vilket innebär att man måste fästa särskild vikt vid att utveckla kollektivtrafiken enligt ovan nämnda principer och bygga effektiva och attraktiva tjänster för att en smidig vardag med hjälp av kollektivtrafiken ska vara möjlig.

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.