



# Nylands livskraftscentrals plan för väghållningen och trafiken 2027-2030

Stamväg 51  
Bild: Mikko Seila

Nylands livskraftscentral ansvarar för väghållningen i landskapet Nyland. I denna plan beskrivs ramvillkoren, prioriteringarna och målen för områdets ekonomi och verksamhet inom väghållningen under planperioden. Den fyraåriga planen för väghållning och trafik uppdateras årligen.

Juni 2026



Livskraftscentralen

# Ekonomiska och verksamhetsmiljö





## Förord

### **Livskraftscentralen i Nyland startade mitt i förändringarna**

“Livskraftscentralerna känner till regionernas behov och har ett nära lokalt samarbete med intressentgrupperna” – Med denna idé inledde 10 nya livskraftscentraler sin verksamhet från början av 2026. När det gäller vägghållnings- och trafiksystemuppgifter är förändringarna som vårt ämbetsverkets nya namn: något nytt, gott om gammalt och något blått. Jämfört med NTM-centralen i Nyland täcker vårt verksamhetsområde nu enbart landskapet Nyland, organiseringsuppgifterna för kollektivtrafiken överfördes till Transport- och kommunikationsverket Traficom och vägghållarens traditionella blå finns fortfarande i våra identifieringsfärger. De 30 experterna på vår trafikavdelning hittar ni fortfarande i Helsingfors i Böles ämbetshus, om vi sedan inte är på plats för att träffa våra intressentgrupper, naturligtvis utan att glömma de dagliga möten som sker via distanskommunikation.

Jag började som avdelningschef för trafikavdelningen i början av detta år vid en tidpunkt då de ekonomiska realiteterna verkar utmana från flera håll. Statsförvaltningens egen verksamhets besparingsbehoven påverkar tyvärr även vår personal och Iran-kriget påverkar bland annat sommarens beläggningsprogram. Finansieringen av bastrafikledshållningen har de senaste åren legat på en rimlig nivå med hjälp av ett tilläggsfinansieringspaket, men den plan för de offentliga finanserna som offentliggjordes vid

ramförhandlingarna i april med de närmaste årens rambeslut innebär en kall skjuts för bastrafikledshållningen. Det återstår att se om rambesluten kommer att realiseras i de kommande årsbudgetarna och i regeringsprogramsantecykningarna för den nya regering som inleder sin verksamhet 2027, eller om man kommer att få en "reparationsserie" som de senaste åren i bastrafikledshållningen ens för något år.

Undersökningar av väganvändarnas nöjdhet visar på ett obestridligt samband mellan finansiering och nöjdheten, som förstås förstärks eller dämpas av marknadsläget beroende på konjunkturen. Det var en glädje att bekanta sig med resultatet av undersökningen vintern 2026, där Nyland fick de bästa resultaten i riket av både privatpersoner och yrkesförare. Förutom vinterunderhållet är det ett tecken på att beläggningarna är i gott skick och har klarat av vinterns påfrestningar. Den andra positiva signalen från de senaste månaderna är att infrastrukturbyggandet är mycket bra framtidsutsikt, där naturligtvis ett stort antal trafikledsbyggnadsprojekt spelar en viktig roll. Man hoppas att de gamla märkena stämmer och att det uppfriskande infrastrukturbyggandet också i övrigt förebådar ekonomins riktning. I maj offentliggjorde Trafikledsverket ett investeringsprogram för trafikledsprojekt för åren 2027–2034 och även det var ur Nylands synvinkel mycket trevligt att läsa. De färdigställda objekten på Rv 25 och Ring 3 som väntat länge på sin tur är nu välförtjänt med och får förhoppningsvis genomförandefinansiering under de kommande åren. De tidigare beslutade projekten inom Helsingforsregionens MBT-avtal är redan med säkerhet implementerade och bildar ett mycket betydande projektstock i KUUMA-kommunernas område.

Signalerna som talar om framtiden verkar variera från sida till sida, och då och då bör riktningen också bedömas genom att titta i backspeglarna. I denna utgåva försöker vi återigen för vår del skapa en vy till Nylands vägghållnings- och trafiksystemärendens nuläge och de närmaste årens utvecklingsförlopp och berätta om vår egen roll och vad vi gör. Jag hoppas på givande lässtunder!

Juni 2026

**Timo Karhumäki**  
**Avdelningschef, Nylands livskraftscentral**



Bild: Aino Hela



## Utsikter för väghållningen

### **Utsikterna för finansieringen av väghållningen är osäkra**

Enligt planen för de offentliga finanserna kommer ytterligare besparingar att riktas mot bastrafikledshållningen under de kommande åren. I den riksomfattande trafiksystemplanen Trafik 12 betonas betydelsen av en långsiktig finansiering av bastrafikledshållningen samt hanteringen av vägnätets reparationsskuld. Skillnaden mellan Trafik 12 -planen och planen för de offentliga finanserna samt rambeslutet är betydande när det gäller bastrafikledshållningen. I och med den snabbt växande reparationsskulden kommer trafikanterna att allt oftare märka ett vägnät i dåligt skick. Den kraftiga minskningen av finansieringen gör det nödvändigt att ännu striktare prioritera de vägar som förbättras. Den långsiktiga planeringen och genomförandet av åtgärder inom väghållningen försvåras och verksamheten lider av den låga finansieringsnivån och de osäkra finansieringsutsikterna.

### **Även framöver behov av reparationer i vägnätet**

I år kan beläggningsarbeten och andra reparationer av vägkonstruktioner fortsätta intensifierat tack vare reparationsskuldfinansieringen. Någon tilläggsfinansiering avsedd för att minska reparationsskulden finns däremot inte att tillgå år 2027.

I år utförs beläggningsarbeten även på det mindre trafikerade vägnätet, där reparationskulden har vuxit mest under årens lopp. På dessa vägar utförs, utöver ny beläggning, även förbättringar av vägkonstruktionen. På grund av kostnadsosäkerheten fastställs det slutliga beläggningsprogrammet först i juni-juli. Det blir en utmaning att upprätthålla den nuvarande konditionsnivån på det livligt trafikerade vägnätet de kommande åren. För resten av vägnätet måste man pruta på åtgärderna.

Broreparationer utförs som vanligt runt om i vårt verksamhetsområde, men tunnelreparationer blir allt vanligare. I Nyland finns ett stort antal livligt trafikerade vägar vars broar är i behov av totalrenovering. Det finns många broar som behöver åtgärdas, och på grund av de stora trafikmängderna är de mycket krävande renoveringsobjekt.

Utsikterna för mindre förbättringsprojekt är svaga. Under innevarande år och kommande år finns det viss finansiering för att genomföra trafiksäkerhetsprojekt. Med denna finansiering genomförs några mindre punktinsatser för gång och cykling samt andra åtgärder som förbättrar säkerheten på olika håll i Nyland.

Under den kommande fyraårsperioden avslutas livscykelprojekten för motorvägarna E18 Forsby-Lovisa-Kotka (2026), stamväg 51 Kyrkslätt-Stensvik STY-entreprenad (2027) och E18 Muurla-Lojo (2029). När projekten avslutas övergår motorvägsavsnitten till livskraftsenhetens ansvar för underhåll.

## **God volym i utvecklingen av väginfrastrukturen**

Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2027-2034 omfattar utvecklingsprojekt, stora ombyggnadsprojekt och projekthelheter: Sv 50 Ring 3 förnyande av Parkstads norra överfartsbro, Rv 25 Hangö-Mäntsälä 1. stadiets delprojekt (Vattentornets planskilda anslutning, Asemantie anslutning, Langansböle-Västerbacka och vägarangemang vid Noppo), Sv 50 Ring 3 vid Esbogård, reparation av sättning och Rv 1 och Lv 102 Ring 2 förbättring av Knektbrons planskilda anslutning. Tidigare beslutade projekt är: Rv 25 vägvagnsnittet Mjölbolsta-Svartå och Lv 1583 (Atomvägen) genomförandet mellan Lv 170 och Skärgårdsvägen. Under ramförhandlingarna våren 2026 lyftes flera anslutningsprojekt på stamväg 51 (Käla, Täkter och Getberg).

Avtalet rörande markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) för Helsingforsregionen undertecknades i slutet av år 2024. Avtalet omfattar stora projekt i huvudstadsregionen: Rv 4 avsnittet Ring 1-Ring 3 och Luftbrons planskilda anslutning samt Lv 101 Ring 1, Marknutens planskilda anslutning. Dessutom innehåller avtalet en betydande projekthelhet på cirka 35 miljoner euro för små samfinansierade förbättringsprojekt inom statens trafikledsnät i

KUUMA-regionen. Projekthelheten är överenskommen och planering samt genomförande pågår eller håller på att inledas. De stora utvecklingsprojekten genomförs av Trafikledsverket.

Därtill genomför kommuner och städer i Nyland, genom avtal om genomförande, ett stort antal utvecklingsprojekt på landsvägar som stärker regionens livskraft.

## Visste du?

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

## Se också

Statistikcentralen – Jordbyggnadskostnadsindex



## Väghållningens verksamhetsmiljö

Livskraftscentralen i Nyland ansvarar för väghållningen i landskap Nyland. I Nylands 26 kommuner bor över 1,8 miljoner människor, det vill säga 32 % av hela landets befolkning. Under de senaste tio åren har landskapets genomsnittliga befolkningstillväxt varit knappt 18 000 invånare per år. Den största befolkningskoncentrationen finns i huvudstadsregionen, där nästan 1,3 miljoner människor bor, det vill säga över 70 % av invånarna i landskapet Nyland. I den större Helsingforsregionen, det vill säga huvudstadsregionen och Mellersta Nyland, bor sammanlagt cirka 90 % av landskapets befolkning. Även i framtiden förutspås befolkningen fortsätta att koncentreras till kommunerna i Helsingforsregionen. Även om det i de 12 kommunerna i Västra och Östra Nyland sammanlagt bor endast 10 % av landskapets befolkning, det vill säga cirka 176 000 personer, motsvarar det ändå i finsk skala invånarantalet i ett medelstort landskap.

Nyland är Finlands största arbetsplats- och ekonomiområde. I landskapet finns cirka 40 % av arbetsplatserna inom den privata sektorn i hela landet. Nästan 100 000 företag är verksamma i Nyland, vilket är över en tredjedel av alla

företag i Finland. Nylands andel av hela Finlands bruttonationalprodukt (BNP) är cirka 40 %. Regionens näringsliv kännetecknas av internationalism och är exportbaserat. 51 % av utlänningarnas resor riktar sig till Nyland.

Servicebranschernas sysselsättande andel är särskilt stor i Nyland. De mest sysselsättande näringarna är IT-branschen, kontors- och administrativa arbeten, branscher med anknytning till handel och transport samt industri och byggande. Primärproduktionen sysselsätter litet i Nylands skala, men sjätte mest av landskapen i Finland. Nylands landsbygd har många olika typer av små företagsverksamhet.

Pendlingstrafiken är livligt i Nyland. Största delen av landskapets invånare bor i områden med goda kollektivtrafikförbindelser. 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. I landskapet finns också lugna landsbygdskommuner, där både turutbudet och användningen av kollektivtrafiken är liten.

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. Helsingfors-Vanda stod för över 80 % av passagerarvolymerna på Finlands flygplatser och 99 % av frakterna i år 2025. År 2022 stod hamnarna i området för nästan hälften av de godstonnage som transporterades via hamnarna i Finland. Sköldvik hamn i Borgå är Finlands största hamn mätt i transportmängd och Helsingfors hamn är Finlands viktigaste styckegodshamn och den tredje största hamnen för godstrafik. Värdet på varan som transporteras via Helsingfors hamn är ungefär en tredjedel av värdet på hela Finlands utrikeshandel. Färjetrafiken mellan Helsingfors och Tallinn är förutom för passagerartrafiken en betydande transportförbindelse även för lastbilar och trailer mellan Finland och Centraleuropa. Hamnen i Hangö är central i synnerhet i den tyska trafiken och i Ingå hamn finns ett LNG-gasterminalfartyg.

Nylandsregionens huvudvägnät och dess funktion är betydande även på riksnivå och antalet godstonnage som transporteras i vägtrafiken är stort.

Nylandsregionens huvudvägnät och dess funktion är betydande även på riksnivå och antalet godstonnage som transporteras i vägtrafiken är stort. Vägnätet i Nyland utgör cirka 6 % av hela landets vägnät, men där uppstår cirka 22 % av hela landets trafikprestation och cirka 18 % av hela landets trafikprestation inom den tunga trafiken. I synnerhet trafikmängderna och den tunga trafiken på huvudstadsregionens ringvägar och de radiella huvudleder som utgår därifrån är stora. Även på region- och förbindelsevägarna är den tunga trafikens

transportprestationer stora i området. 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.

År 2025 var trafikprestationen cirka 5 % mindre i Nyland jämfört med situationen 2019. Situationen var den samma även på riksnivå, det vill säga på riksnivå var den totala trafikprestationen 2025 cirka 5 % mindre än 2019. Den totala vardagsdygnstrafiken på Helsingforsregionens landsvägar var hösten 2025 bara 2 % mindre än 2019. På Ring 1 och 2 har vardagsdygnstrafiken redan överskridit trafikmängderna 2019 och på Ring 3 närmar sig trafikmängderna 2019 års siffror.

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.

Problemen med vägnätets servicenivå accentueras särskilt i huvudstadsregionens ringleder samt i de radiella huvudlederna. Dessutom är det viktigt att utveckla bland annat rv 25 och genomföra en smidig och säker förbindelse mellan riksvägarna 3 och 4 i Mellersta Nyland för att betjäna näringslivets ökade varutransporter. Det råder brist på serviceområden för tung trafik i hela Nyland, men särskilt i huvudstadsregionen. En liten lättnad i situationen har tills vidare fåtts genom Katrinevägens långtradar parkeringstjänst.

Lågtrafikerade vägnätet och dess förbindelser är viktigt för livskraft, företagsverksamhet och primärproduktion av landsbygdsaktigare Nyland som finns utanför huvudstadsregionen och landskapets medelstora tätorter. Det är viktigt att säkerställa tillgängligheten på hela landsvägnätet och att rikta de knappa resurserna effektivt och välja de mest effektiva metoderna i varje situation är väsentligt.

**Tabell: Verksamhetsmiljöns och trafikens nyckeltal**

		Livskraftscentralen i Nyland	Andelen i landet
Befolkning 2026 (31.12.2025)	personer	1 799 629	32
Befolkningstillväxt 2010–2025	personer	267 320	96
Arbetsplatser (2023)	st	866 415	36
BNP (2023)	milj. euro	108 433	40
Markareal (1.1.2026)	km <sup>2</sup>	9 111	3 %
Landsvägar (1.1.2026)	km	4 533	6 %
Trafikarbete 1.1.2026 (ÅDT 2025)	milj. bilkm.	7 967	22
Godstrafik transportarbetet (2024)	milj. tkm.	3 895	15
Mycket livligt trafikerade vägar (ÅDT > 15 000 fordon/dygn, 2025)	km	435	34
Mycket lågtrafikerade vägar (ÅDT < 200 fordon/dygn, 2025)	km	946	3 %
Landsvägar belägna cykel- och gångvägar (1.1.2026)	km	724	12
Personskadeolyckor på landsvägar (2021–2025)	st	1 597	21
Finansiering av bastrafikledshållningen exclusive separat finansiering (2026)	milj. euro	83	12

I Statistikcentralens senaste befolkningsprognos har man uppskattat att Finlands befolkning kommer att öka endast lite grann under de kommande två årtiondena, om man tittar på befolkningsutvecklingen i hela landet. Ökningen är väldigt ojämnt fördelad mellan landskapen. I huvudparten av landskapen minskar befolkningen, medan befolkningstillväxten koncentreras till landskapet

Nyland. Enligt prognosen kommer befolkningen att öka endast i landskapet Nyland samt i landskapen Birkaland, Egentliga Finland, Norra Österbotten, Österbotten, Mellersta Finland och Norra Savolax.

## Visste du?

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

Kommunerna sköter sitt gatunät självständigt.

Livskraftscentralerna kan därtill bevilja understöd för förbättring av enskilda vägar.

## Se också

Livskraftscentralen – Trafikmängder på landsvägar i Nyland

Trafikledsverket – Vägstatistik (på finska)

Fintraffic – Trafikvolymerna (på finska)

Livskraftscentralen – Serviceguiden (på finska) (välj ämnet Yksityistieasia)



# Finansiering av väghållningen

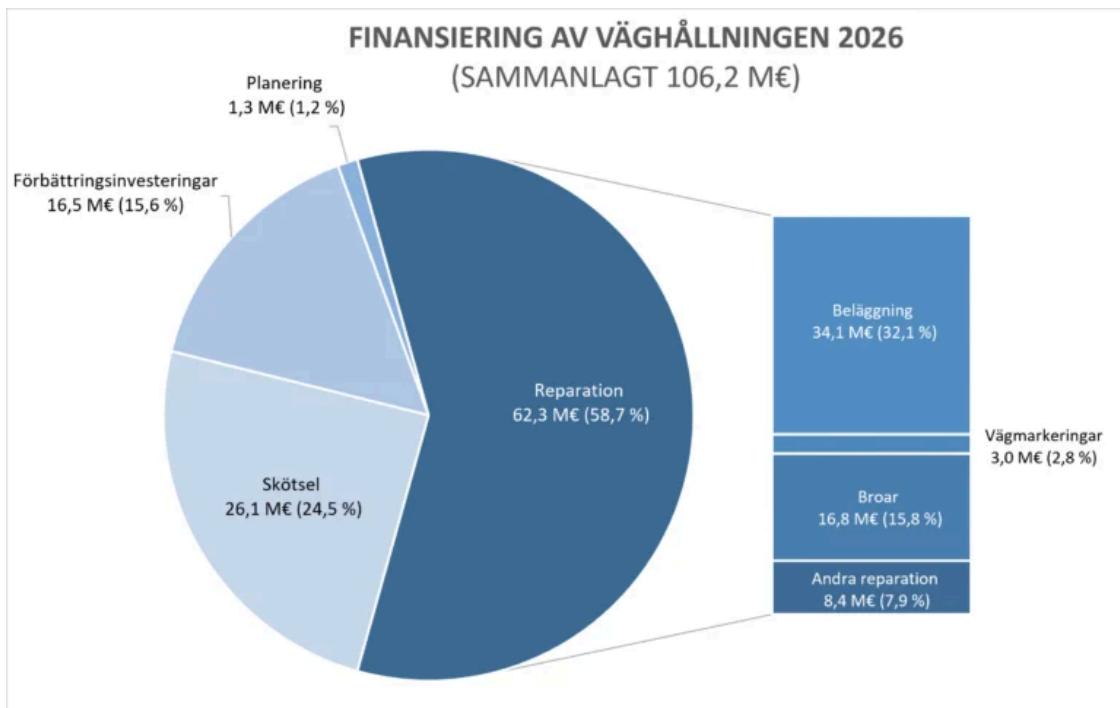


Bild: Finansieringen av väghållningen per produkt 2026 (sammanlagt 106,2 miljoner euro)

Enligt situation i juni, finansieringen av basväghållningen vid Nylands livskraftscentralen för år 2026 är cirka 89,5 miljoner euro. Dessutom har Nylands livskraftscentralen fått reparationsskuldfinansiering på sammanlagt cirka 16,7 miljoner euro, som används för beläggning (13 miljoner €) och reparation av broar (3,6 miljoner €). 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 om de projekt som ska genomföras styrs av målen i den riksomfattande trafiksystemplanen samt av Trafikledsverkets riktlinjer. Ett centralt mål är att tillhandahålla ett fungerande trafiksystem och ett säkert vägnät för näringslivets och medborgarnas behov. Största delen av finansieringen av bastrafikledshållningen går till vägunderhåll, det vill säga 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 livskraftscentralens 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**

Förbättringspengarna är sammanlagt 16 miljoner euro. Största delen av objekten är separata medel för på förhand namngivna objekt eller projekthelheter såsom MBT-avtalet. För genomförande av trafiksäkerhetsobjekt har det beviljats 1,1 miljoner euro som livskraftscentralen själv programmerar. Med denna finansiering genomförs en rad mindre lokalt viktiga trafiksäkerhetsobjekt, bl.a. förbättringar av belysning och räcken.

I december 2025 lade finansutskottet dessutom till finansiering i budgeten för 2026 för att genomföra följande förbättringsprojekt:

- Rv 25, förlängning av vägbelysningen mellan Ekenäs och Hangö på tre olika ställen, Raseborg, Hangö

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

För förbättring av följande anslutningar av stamväg 51 erhöles sammanlagt 8,2 miljoner euro i finansiering:

- förbättring av anslutningen till Täktervägen (lv 11129) 3,2 milj. €
- förbättring av anslutningen till Hamnvägen (lv 186) 2,8 milj. €
- förbättring av anslutningen till Störsviksvägen (lv 11240) 2,2 milj. €

På basis av Helsingforsregionens markanvändning-, boende- och trafikavtalet, dvs. MBT-avtalet, genomförs flera små medfinansierade förbättringsprojekt i KUUMA-kommunernas områden. Nästa steg i genomförandet är:

- Rv 25 och Kalevankatu anslutning, Hyvinge
- Rv 25 / lv 140 anslutningsarrangemang, Mäntsälä
- Rv 25 förbättring av anslutningarna till Kaukoilantie och Hiidenvedentie, Vichtis
- Lv 148 Keravantie / Ratatie / Keinukalliontie förbättring av anslutningen, Kervo
- Lv 170 gång- och cykelväg mellan Box och Sköldviksvägen, Sibbo
- Lv 1421 Jokelantie, arrangemang för gång- och cykeltrafik vid Palopuro, Hyvinge
- Lv 1456 Hirvihaarantie, gång- och cykelväg på sträckan lv 11711 Kuntomajantie anslutning-Sepänmäki, Mäntsälä

Dessutom genomförs objekt i anslutning till projektpaketet för landsvägarnas små trafiksäkerhets-, kollektivtrafik- och cykelobjekt i KUUMA-regionen.

## **Skötsel**

Den dagliga skötseln av landsvägarna är den viktigaste posten inom underhållet på årsnivå. I modellen för underhållsentreprenader för landsvägar betonas samarbetet mellan beställaren och entreprenören. Kostnadsnivån uppskattas ligga åtminstone på fjolårets nivå, men årsvariationen mellan olika åtgärder kan vara stor, eftersom vädret varierar från år till år. Dessutom påverkar bl.a. överskridningar av mål- och takpriserna samt indexändringar den slutliga kostnadsnivån. För skötseln har budgeterats 26,1 miljoner euro för år 2026.

## **Reparation**

Beläggningsarbetet är den största kostnadsposten vid reparation. Utöver den normala reparationsfinansieringen har man för 2026 fått cirka 13 miljoner euro i reparationssskuldpengar för beläggning. Prisnivån på beläggning har sjunkit

från 2025 års nivå, men de slutliga kostnaderna för beläggningsåtgärderna och beläggningskilometrarna påverkas av den kraftiga prisstegringen på bitumen och olja.

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

- Lv 170 förbättring av Pietarintie på de mest skadade sträckorna mellan Lovisa östra avfart och rv 7 (Abborrfors), Lovisa
- Lv 11114 förbättring och asfaltering av Storkyrkovägen och Innanbäckvägen, Ingå
- Lv 11245 Kabanovsvägen, vägdel 1 från Hilavägen till Upinniemiavägen, förbättring och asfaltering, Kyrkslätt
- Lv 11694 Boxvägen, ny asfaltering, ca 2,5 km från lv 170, Sibbo
- Lv 11748 Söderveckoskivägen asfaltering mellan Grejusvägen och Mickelsbölevägen, Borgå
- Lv 11915 Labbyvägen fortsatt asfaltering, Lapträsk

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

Anslaget för reparationer av broar är i år 13,1 miljoner euro, utöver detta finns det 3,6 miljoner euro i reparationsskuldpengar till broarna. Av materialen i broar och rörbroar påverkar i synnerhet prisutvecklingen på stål antalet objekt som ska repareras. För närvarande verkar kostnadsökningarna ha jämnats ut. Broobjekten har ett index som tar hänsyn till stålpriset för att underlätta entreprenörernas risker.

Av de reparationsprojekt som anknyter till vägtunnlar är den mest betydande en reparationsinvestering för vägtunneln som leder till Nordsjö hamn i Helsingfors och en ersättningsinvestering för tunnelns tekniska system (lv 103). De egentliga reparationerna av tunneln inleddes i början av 2026 och pågår nästan till slutet av 2026. Dessutom utförs reparationer i Fiskars vägtunnel (lv 104).

De mest betydande reparationsobjekten för utrustning och anordningar som genomförs med basfinansiering i år är vägbelysningsanordningar, reparationer av bergskärningar och förnyande av kantpålar. Dessutom genomförs förnyandet av

vägmärken i över  
ensstämmelse med den nya vägtrafiklagen med den finansiering som beviljats  
den.

## **Visste du?**

Basfinansieringen som livskraftscentralen i Nyland har för väghållningen 2026 är cirka 89,5 miljoner euro. Dessutom har livskraftscentralen i Nyland fått 16,7 miljoner euro i reparationsskuldfinansiering.

## **Se också**

Trafikledsverket Programhelheten Trafik 12, bastrafikledshållning och planering

Trafikledsverket Programhelheten Trafik 12, utveckling av trafiknäten

Finansutskottet – Objekten för riksdagens fördelningsreserv 2026 (på finska)

Små regionala investeringar, Nyland (på finska)



**Livskraftscentralen**

# Verksamhet och mål





# Trafiksystemarbete

## **Trafiksystemarbete – planering, genomförande och uppföljning**

Den riksomfattande trafiksystemplanen har utarbetats för andra gången under den regeringsperioden som inleddes sommaren 2023. Målen för planen är funktionalitet, säkerhet och hållbarhet. Målen förverkligas bland annat genom investeringsprogrammet för trafikledsnätet, planen för bastrafikledshållning 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: Målen för Trafik 12 -plan

I det regionala trafiksystemarbetet är livskraftscentralens uppgift att säkerställa uppnåendet av de riksomfattande målen, långsiktig utveckling av vägnätet, säker och smidig trafik och ren övergång. Livskraftscentralen samarbetar inom trafiksystemarbetet på alla planeringsnivåer särskilt med tanke på statens vägnät, men med beaktande av alla trafikledsformer och färd sätt. Livskraftscentralen medverkar i utarbetandet av trafiksystemplanerna och genomför dem för landsvägnätets del i samarbete med Trafikledsverket och kommunerna.

### **Planering av trafiksystem och markanvändning**

I trafiksystemplanerna 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 livskraftscentralen i Nyland utarbetas trafiksystemplanerna av Nylands förbund samt Helsingforsregionens trafik (HRT).

Nylands förbund utarbetar förutom landskapsplanerna även trafiksystemplaner för Östra Nyland och Västra Nyland, som utarbetades senast 2021. Åtgärdsprogrammen i trafiksystemplanerna gäller de närmaste åren. Helsingforsregionens trafik HRT ansvarar för trafiksystemplaneringen i de 14 kommunerna inom Helsingforsregionen. För närvarande pågår arbetet med

en ny trafiksystemplan för Helsingforsregionen. Den utarbetas som bilaga till den planerade MBT 2027-planen. Det nyaste MBT-avtalet för regionen har förhandlats fram för 2024–2035.

Livskraftscentralen 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 utredningar i anslutningsparkeringar för hållbara resekedjor samt utredningar i anslutning till alternativa drivkrafter för tung trafik och logistik. Livskraftscentralen 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.

Livskraftscentralen 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 Nylands förbundets arbete med landskapsplaner. I samarbete med kommunerna och förbundet utarbetar vi trafikplaner och -utredningar i anslutning till planläggningen samt ger utlåtanden om planerna.

### **Trafikens strategiska prioriteringar**

Vi har redan tidigare även gjort upp en egen trafikstrategi med betoning på hållbar trafik, områdets livskraft samt säker trafik. De identifierade prioriteringarna ger oss riktlinjer för trafiksystemets utveckling och planering samt väghållningen.

## TRAFIKENS STRATEGISKA PRIORITERINGAR

### Vi bygger en hållbar framtid – TILLSAMMANS OCH NÄRA

#### 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. Vi samarbetar aktivt för att förbättra den övergripande säkerheten.

## Se också

HRT – Planutkast för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen (på finska)

Nylands förbund – Nylands trafiksystem

Miljöministeriet – Avtal om markanvändning, boende och trafik

Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037


Traficom – Strategisk lägesbild över trafiknätet (på finska)

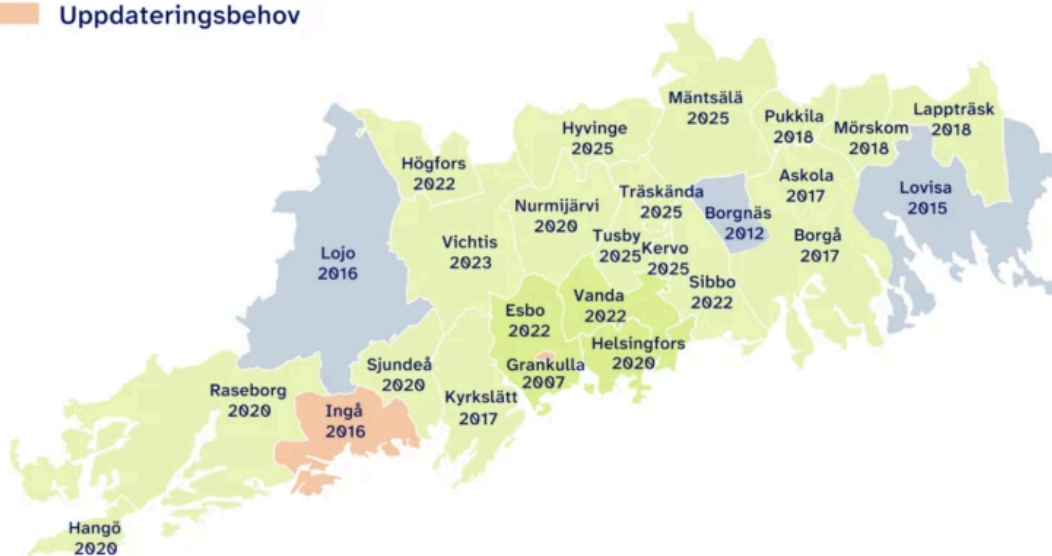


Bild: Jukka Hirvenoja

# Säker mobilitet

## LÄGE AV TRAFIKSÄKERHETSPLANER JUNI 2026

-  Aktuell
-  Aktuell (granskad utgående från trafikmiljön)
-  Planering pågår 2026
-  Uppdateringsbehov



## **Trafiksäkerhet på alla nivåer**

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

På trafiksystemnivå kartläggs behoven bland annat i kommunernas och livskraftscentralens 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 trafikultur. Dessutom fastställer man tillsammans de viktigaste små åtgärderna för att förbättra gång- och cykelförbindelserna, hållplatserna för kollektivtrafik samt resekedjorna för hållbar mobilitet. Samtidigt tar man hänsyn till viktiga målgrupper, exempelvis barn och äldre personer, genom att man utvärderar behoven av att förbättra miljöerna vid daghemmen, skolorna, servicehusen och vårdhemmen. När planerna är klara främjas de identifierade åtgärderna bland annat via kommunernas trafiksäkerhetsgrupper.

## **Mångsidig verktygslåda**

Större trafiksäkerhetsåtgärder som inriktas på infrastrukturen är förbättring av landsvägsanslutningar, byggande av gång- och cykelvägar samt underfarer, byggande av vägbelysning eller nya viltstängsel. Typiska mindre åtgärder är istandsättning av utrustningen i vägmiljön (till exempel räcken), åtgärder för trafikstyrning (till exempel hastighetsbegränsningar och skyltar), förbättring och byggande av övergångsställen och hållplatsarrangemang samt planering och främjande av automatisk trafikövervakning. Källor till dessa i allmänhet små men på lokal nivå mycket betydande trafiksäkerhetsåtgärderna är utöver de ovan nämnda planerna bland andra åtgärdsförslag från medborgare, skolor, föreningar eller kommuner samt livskraftscentralens egna utredningar.

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

## **Val av åtgärder som ska genomföras**

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

## TILLSTÅNDET AV VERKSAMHET I TRAFIKSÄKERHETSGRUPPERNA JUNI 2026

-  Trafiksäkerhetsgrupp och -koordinator
-  Trafiksäkerhetsgrupp
-  Trafiksäkerhetsgrupp saknas



### Visste du?

I området för livskraftscentralen i Nyland

- nästan varje kommun har en aktiv trafiksäkerhets arbetsgrupp
- det finns flyttbara hastighetstavlor på cirka 300 platser per år

## **Se också**

Livskraftscentralen – Trafiksäkerhet

Trafikledsverket – Säkerheten i vägtrafiken

Karta över vägtrafikolyckor registrerade av polisen

Karta över hjortdjursolyckor som registrerats av storviltsassistansen

Traficom – Säkerheten i vägtrafiken (på finska)

Trafikskyddet

Institutet för Olycksinformation



## Projektplanering

### Förberedelser för framtiden genom planering

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

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

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

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

- Rv 1 förbättring av ramperna vid Knektbro (Ring 2), vägplan
- Rv 2 avsnittet Nummela–Högfors, utredningsplan och miljökonsekvensbedömning
- Rv 25 avsnittet Kartanonsuo–Kervo å, vägplan
- Rv 25 och rv 4, ramp för planskild anslutning i Mäntsälä, vägplan
- Rv 25 avsnittet Langansböle–Västerbacka, vägplan
- Rv 25, planskild anslutning för Hyvinge östra omfartsväg, vägplan
- Sv 50 Ring 3 mellan lv 135 Flygstationsvägen–sv 45 Tusbyleden, vägplan
- Sv 51 förbättring vid Getberg, vägplan
- Sv 51 avsnittet Sunnanvik–Munkkulla, utredningsplan och miljökonsekvensbedömning
- Lv 152 Tavastehusleden–Tusbyleden (Ring 4), vägplan

Planeringsbehoven under de kommande åren är bland annat:

- MAL stora planeringsprojekt
  - Mellersta Nylands norra logistikförbindelse: Lv 1452 förbättring avsnittet Purola–lv 140
  - Mellersta Nylands norra logistikförbindelse: avsnittet Nukari–Purola
  - Rv 25 planskild anslutning vid Kapuli
- Rv 4 avsnittet Ring 3–Brännbergavägen, vägplan
- Lv 148 avsnittet lv 140–Bastukärr
- Lv 1002 vägplan för Skåldö bro
- Lv 11466 Tusby österled
- 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 25 gång- och cykelväg samt underfart vid Leksvallvägen, byggplan

- Lv 170 Forsby–Greggböle, gång- och cykelväg, vägplan

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

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

### **Projekt som utsetts till investeringsprogrammet i genomförandeberedskap**

För Nyland föreslås i trafikledsverkets investeringsprogram för åren 2027-2034 flera projekt för förbättring av landsvägarna. Planeringsläget för dessa projekt är gott. I kategorin för de viktigaste utvecklingsprojekten är det föreslagna projektet Sv 50 Ring 3 sättningsreparation vid Esbogården i Esbo klar att genomföras i fråga om planeringen. På Ring 3 och rv 25 i de utvecklingsprojekt som föreslagits till nästa prioritetssklass är vägplanerna klara och en del redan vunnit laga kraft.

### **Visste du?**

Man bör avsätta minst två år för utarbetandet av vägplanen.

### **Se också**

Programhelheten Trafik 12, bastrafikledshållning och planering

Programhelheten Trafik 12, utveckling av trafiknäten



## 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, samt genom reparation ta hand om vägendomen.

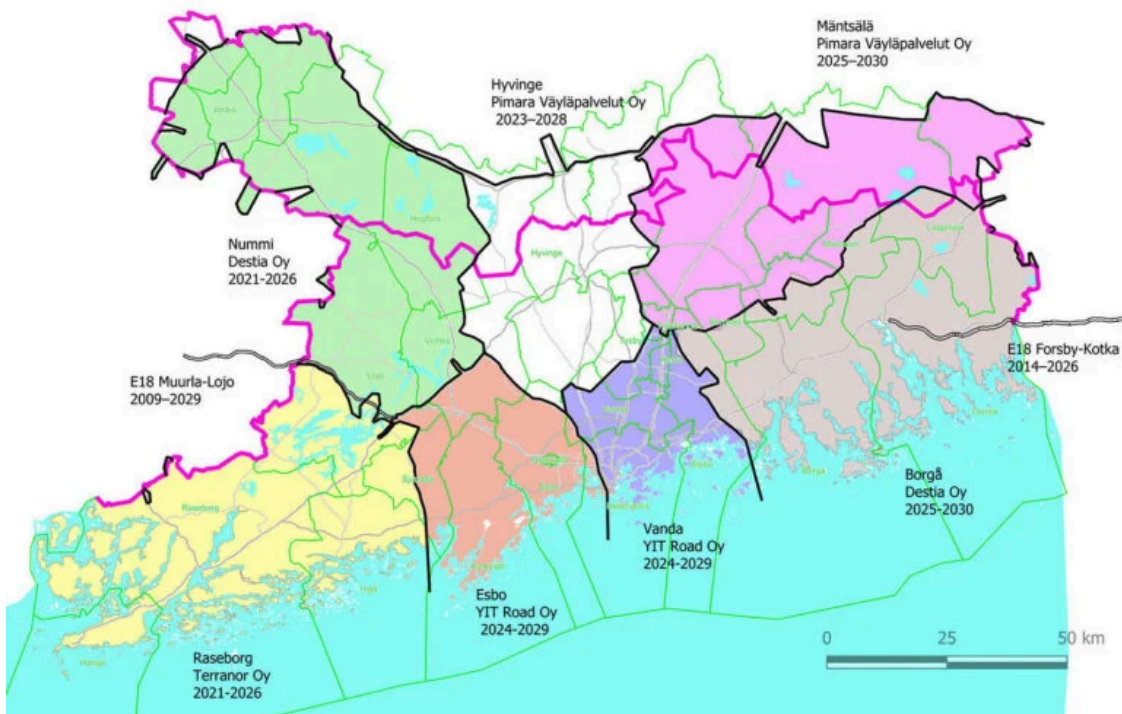


Bild: Underhållsentreprenader och livscykelprojekt, läget 1.1.2026.

Underhållsentreprenaderna för landsvägarna fungerar enligt de tidigare områdesavgränsningarna, men till skillnad från tidigare ansvarar Inre Finlands livskraftscentral för entreprenaden i Hyvinge.

### **Aktuellt om underhåll av vägnätet**

I och med regionförvaltningsreformen ansvarar Nylands livskraftscentral för planeringen av väghållningen i landskapet Nyland. Upphandlingarna av investeringar och underhåll är koncentrerad på samma sätt som i förr så att livskraftscentralernas södra upphandlingsområde ansvarar för upphandling och genomförande av arbeten inom området för livskraftscentralen i Nyland.

Ännu några avtal from NTM tiden som överskrider landskapsgränserna pågår särskilt inom underhållet. Regiongränser för upphandlingar anpassas till landskapsgränserna i takt med att avtalen upphör och nya upphandlingar görs. På längre sikt kommer det att ske förändringar till exempel i avtalsområdena för underhållsentreprenader.

I Nyland har underhållsentreprenaderna för landsvägarna i Raseborg och Nummi konkurrensutsatts under vintern enligt de tidigare områdesavgränsningarna. De nya entreprenaderna inleds i oktober 2026. Entreprenaden i Nummi konkurrensutsattes undantagsvis som tvåårig inför

kommande avtalsområdesändringar. För entreprenaden i Hyvinge svarar fram till slutet av den nuvarande underhållsentreprenaden Inre Finlands livskraftscentral och det västra upphandlingsområdet för livskraftscentralerna.

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

### **Sommar- och vinterunderhåll**

När det gäller vinter- och sommarunderhållet är vägnätet indelat i sju områden för underhållsentreprenader. Landsvägarnas underhållsentreprenörer ansvarar för underhållet av landsvägarna enligt den servicenivå som fastställts av Trafikledsverket och livskraftscentralen. 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). Vëganvändarna 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.



Bild: Matti Hanninen

## Visste du?

Livskraftscentralen i Nyland ansvarar för:

- ca 4 533 km landsvägsnät
- ca 415 km ramper
- motor- och motortrafikleder ca 328 km
- ca 3 820 km belagda vägar
- ca 708 km grusvägar
- ca 724 km gång- och cykelvägar
- ca 1 877 broar
- 5 landsvägstunnlar
- vägbelysning längs 1 180 km väg
- ca 72 500 trafikmärken
- ca 6 250 busshållplatser och 4330 hållplatstak
- ca 80 rast- och parkeringsplatser

## **Se också**

Fintraffic - Trafikläget-tjänsten

Trafikledsverket - Underhållsklassificering av landsvägarna

Trafikverket - Underhåll av vägnätet

Trafikledsverket - Vinterunderhåll av vägar

Trafikledsverket - Beläggningarnas skick och skador



## Belagda vägar

### **Det belagda vägnätet delas in i olika reparationsklasser**

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

Över en tredjedel av den finansiering som anvisas för beläggningar för år 2026 täcks av den separata reparationsskuldfinansieringen. Det råder stor osäkerhet om kostnadsnivån för beläggningsåtgärderna, eftersom priset på bitumen som används som bindemedel följer det kraftigt höjda priset på råolja. Årets beläggningslängden är cirka 265 kilometer. Beläggningsobjekt i det lägre nätet kräver förutom förnyande av beläggningen även konstruktionsförbättringar,

vilket ökar kilometerkostnaderna. Detta syns också i beläggningslängden. Det förutspås att med årets beläggningens mängd skicket på de belagda vägarna bli något sämre.

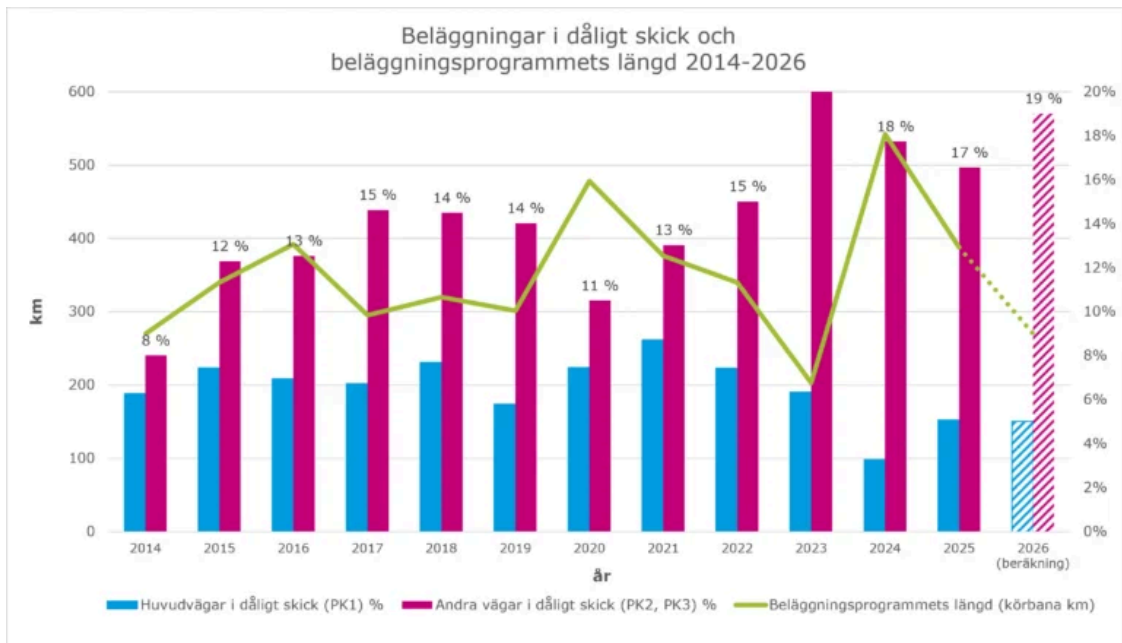


Bild: Andelen beläggningar i dåligt skick och beläggningssträckan på landsvägarna inom området för livskraftscentralen i Nyland Obs! Man har justerat de gränsvärden som påverkar mätningstekniken och konditionsbedömningarna vid mätning av beläggningsens skick 2024, så den andel som är i dåligt skick är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

Beläggningarnas ålder i området är i genomsnitt sex år på livligt trafikerade vägar och 15–30 år på andra vägar.

### Planering av beläggningsprogram

Livskraftscentralen 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 vägmärkningarna 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.

Inom området för livskraftscentralen i Nyland finns ett betydande antal livligt trafikerade ramper, vars beläggningsunderhåll kräver olika lösningar. Av hela landsvägsnätets ramper finns cirka 30 procent, dvs. 415 vägkilometer, inom området för livskraftscentralen i Nyland. En flerårig enhetsprissatt reparationsentreprenad har utarbetats för planering av istandsättning av ramperna och ombeläggning av dem. Syftet med denna är ett livscykeffektivt genomförande. Även i fråga om ramperna måste restaureringarna prioriteras på basis av trafikmängderna och vägens betydelse.

### **Mot förebyggande underhåll av beläggningar**

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

År 2018 inledde NTM-centralen i Nyland, Trafikledsverket och Roadscanners Oy i samarbete det tioåriga forsknings- och utvecklingsprojektet "Förebyggande underhåll av beläggning och programmering av reparationer" (PEHKO). PEHKO-projektet fokuserar huvudsakligen på Hyvinge underhållsentreprenad och omfattar sammanlagt 860 kilometer belagda vägar. Målet för projektet är att hejda ökningen av antalet vägar med dålig beläggning och förlänga beläggningarnas livslängd. Metoden består av noggrann mätning av vägnätet som möjliggör analyser av orsakssamband under långa tidsintervall, noggranna skraddarsydda reparationsplaner och utnyttjande av de senaste forskningsresultaten och digitaliseringens fördelar. Utifrån mätningarna strävar

man efter att snabbt identifiera skadade ställen och reparera dem i ett så tidigt skede som möjligt, vilket minskar reparationskostnaderna jämfört med omfattande reparationer som utförs för sent. Metoder för att öka livslängden är bl.a. att öka beläggningstjockleken, stärka konstruktionen, rätt åtgärder inom vinterunderhållet samt iståndsättning av vägdräneringen.

Efter att projektet framskridit till slutfasen 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. Inom området för livskraftscentralen i Nyland underhålls och förnyas vägmarkeringar inom ramen för två fleråriga serviceavtal.

## **Visste du?**

År 2026 beläggs sammanlagt cirka 16 km gång- och cykelleder på uppdrag av livskraftscentralen i Nyland. Ramperna på vägarna beläggs cirka 20 kilometer.

Körbanornas beläggningar förnyas på en sträcka som är sammanlagt cirka 265 kilometer lång.

## **Se också**

Trafikledsverket – Karta över beläggningarnas skick

Trafikledsverket – Beläggningsarbeten 2026

Trafikledsverket – Riktlinjer för reparation av belagda vägar (på finska)



## Broar och andra krävande konstruktioner

Livskraftscentralen i Nyland ansvarar för statens vägbroar i Nyland. I landsvägsnätet på området finns 1959 broar, vilket motsvarar cirka 20 procent av alla broar i landet (beräknat enligt ytan) och 317 rörbroar, vilket är cirka 10 procent av alla rörbroar i landet (beräknat enligt antalet).

När det gäller underhållet av broarna i landsvägsnätet hör 1877 broar till livskraftscentralen i Nyland. Underhållet av 82 broar på riksväg 1 och 7 ligger för närvarande på entreprenörerna för livscykelprojekten. Ansvaret för broarna i livscykelprojektet för riksväg 7 (41 st.) och Marknadsbackstunneln i Lovisa överförs till livskraftscentralen i Nyland fr.o.m. 30.9.2026. Livscykelprojektet för riksväg 1 överförs 2029. Utöver dessa övergår även vägkonstruktioner, utrustning och anordningar från stamväg 51 Kyrkslätt–Stensvik till livskraftscentrets reparationsansvar när avtalstiden för projektet går ut i slutet av november 2027.

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 reparationerna 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 20–30 broar varje år. Anslagen för broreparationer i år är cirka 10,9 miljoner euro. Den största utmaningen för broarnas del är åldersfördelningen. Kännetecknande för verksamhetsområdet är de livligt trafikerade vägar som byggdes på 1960- och 1970-talen och vars broar har nått åldern för totalrenovering. Dessa broar är många till antalet och på grund av de stora trafikmängderna är de mycket krävande som reparationsobjekt. Den planerade bärigheten för broarna från den tiden är lägre än de nuvarande kraven. Därför måste flera broar som ska repareras också byggas om eller förstärkas för att klara av de större axel- och totallaster som den nuvarande fordonsförordningen tillåter.

Utifrån broarnas skick ska 8 av alla broar i området för livskraftscentralen i Nyland förnyas (konditionsklass 1) och cirka 554 repareras inom den närmaste framtiden (konditionsklass 2 och 3). Det finns 10 viktbegränsade broar. När man beaktar broarnas bärighetsbrister måste cirka 18 broar byggas om eller förstärkas och cirka 547 broar repareras. Av de broarna som är i dåligt skick (konditionsklass 1 och 2) ligger 37 stycken eller nästan 43 % på livligt trafikerade landsvägar.

Det är möjligt att bromsa ökningen av reparationsskulden 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 reparationsskulden. Broarnas åldersstruktur borde beaktas när anslag beviljas. I synnerhet i de livligaste objekten i huvudstadsregionen är trafikarrangemangen i samband med reparationsprojekt krävande, trafikeffekterna sträcker sig långt och kan gälla flera olika färdstätt. Då har också tidpunkten för reparationerna betydelse för hela trafiksystemets funktion.

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

**Tabell: Broarnas skick och antalet broar med viktbegränsningar.**

Konditionsklass / beskrivning	Nyland	Andel	Viktbegränsat st.
1 / Mycket dålig – skicket är inte acceptabelt, bron behöver totalrenoveras eller förnyas	8	0,4 %	0
2 / Dålig – flera skador som kan observeras tydligt och som kräver reparation, eller en enskild allvarlig skada, behovet av specialinspektion och totalrenovering är uppenbart	79	4,2 %	3
3 / Nöjaktig – skador och brister i konstruktionerna, bron behöver repareras, men en totalrenovering kan vid behov senareläggas	475	25,3 %	4
4 / God – lindrigt slitage, små iståndsättningsbehov och förebyggande åtgärder som fördröjer uppkomsten av skador	1226	65,3 %	3
5 / Mycket god – ny eller jämförbar med ny	82	4,4 %	0
Ingen klassificering	7	0,4 %	
<b>Sammanlagt</b>	<b>1877</b>	<b>100 %</b>	
viktbegränsade totalt, st			10

## **Vägtunnlarna upprätthålls i samarbete med Fintraffic**

I området för livskraftscentralen i Nyland finns 11 landsvägstunnlar, varav serviceproducenterna för livscykelprojekten ansvarar för 6 tunnlar och livskraftscentralen för 5 tunnlar. Några av dessa är fasta tunnlar i stadsstrukturen som stöder utvecklingen av markanvändningen. För dessa ligger kostnadsansvaret för Kägeluddstunneln hos Esbo stad. När livscykelprojektet för rv 7 Forsby–Kotka avslutas i slutet av september 2026 överförs ansvaret för ytterligare en landsvägstunnel till livskraftscentralen i Nyland och när livscykelprojektet för rv 1 Muurla–Lojo avslutas 2029 överförs ansvaret för ytterligare 5 tunnlar.

Livskraftscentralen 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 har redan uppnått en ålder då de kräver reparations- och ersättningsinvesteringar.

Reparationsinvesteringen och ersättningsinvesteringen i tekniska system i Nordsjö tunnel (lv 103) i Helsingfors genomförs 2025–2026. År 2026 renoveras även Fiskarstunnelns konstruktioner och belysningen (lv 104) förnyas.

## **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 livskraftscentralen i Nyland finns cirka 1960 broar och deras återanskaffningspris är cirka 1,8 miljarder euro.

Av broarna är cirka 18 i behov av ombyggnad och cirka 547 kräver grundlig reparation inom den närmaste framtiden.

Beroende på finansieringsbeloppet repareras och byggs årligen cirka 20–30 broar om.

Livskraftscentralen i Nyland ansvarar för 5 landsvägstunnlar, varav den äldsta, Fiskarstunneln, är från 1993, den nyaste, Kägeluddstunneln, från 2019.

Tunnlarnas sammanlagda längd är 3171 m och genom dem går sammanlagt i genomsnitt cirka 140 700 fordon per dygn.

Förvaltningen av tunnlar omfattar tre helheter:

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

## Se också

Livskraftscentralen – Broar

Trafikledsverket – Broarbeten Nyland (på finska)



## Vägskador

De mest kritiska sättningsskadorna i området för livskraftscentralen i Nyland finns på Ring 3 och på stamväg 51. På Ring 3 i Esbo vid Esbogården och i Sjundeå vid Hamossen riskerar vägen att skadas och bli akut okörbar, vilket leder till att den livligt trafikerade vägen måste stängas.

Mindre projekt kan genomföras om livskraftscentralens 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.

Cirka 260 sättningar på olika håll i landsvägsnätet på området för livskraftscentralen i Nyland övervakas, men värst är situationen på livligt trafikerade riks- och stamvägar som anlagts på mjuka bottnar vid kusten i

Nyland. Skarpa, ojämna sättningar kan skapa olägenheter för trafikanterna och försvåra underhållet av vägen. De kan också utgöra en trafiksäkerhetsrisk särskilt vid höga hastigheter.

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

I värsta fall kan sättningar vara ett tecken på begynnande ras. Sättningar i en pålad bank är ett allvarligt tecken på behovet av 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 också

Trafikledsverket – Mest kritiska vägskadorna i området för livskraftscentralen i Nyland (på finska)