Trafikledsverkets publikationer
34sve/2026

Väylävirasto
Trafikledsverket

TRAFIKLEDSVERKETS PROGRAMHELHET 2026–2034

Trafikledsverkets programhelhet 2026–2034

Trafikledsverkets publikationer 34sve/2026

Omslagsbild: Akseli Kärkkäinen

Webbpublikation PDF (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-396-9

Trafikledsverket
PB 33, 00521 Helsingfors kirjaamo@vayla.fi
Semaforbron 12 A, 00520 Helsingfors vayla.fi
Telefon 0295 34 3000

Trafikledsverkets programhelhet 2026–2034. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 34sve/2026. 72 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-396-9.

Sammanfattning

Trafikledsverket har som en del av genomförandet av den Riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen) utarbetat en programhelhet som består av ett investeringsprogram, ett planeringsprogram och en plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen.

Beredningen av programmen grundar sig på Trafik 12-planen och de mål som presenteras i den: funktion, säkerhet och hållbarhet. I beredningen av programmen har man också beaktat andra faktorer, såsom den lägesbild av behoven i trafikledsnätet som Trafikledsverket kontinuerligt upprätthåller, investeringsbeslut som fattats under tidigare år samt den befintliga planreserven. Prioritering som grundar sig på konsekvensbedömning behövs, eftersom de identifierade behoven överskrider de tillgängliga penningresurserna och det finns allt färre lönsamma projekt när nätet utvecklas.

I denna publikation presenteras utgångspunkterna för utarbetandet av programhelheten, det viktigaste innehållet i varje program samt programhelhetens risker och osäkerheter. Utöver de investerings- och planeringsobjekt som valts ut för programmen presenteras också behov som främst på grund av den knappa finansieringsramen lämnats utanför programmen. Beredningen av programmen, konsekvensbedömningen och uppföljningen beskrivs i publikationerna för varje program.

Programhelheten bereds årligen. I uppdateringen beaktas förändringarna i verksamhetsmiljön och kundernas behov. Trafikledsverket ansvarar för att samordna beredningen av programmen. Denna sammandragsrapport om programhelheten och programmens separata publikationer kan också läsas på Trafikledsverkets officiella webbplats www.vayla.fi.

Väyläviraston ohjelmakokonaisuus 2026–2034. Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisuja 34sve/2026. 72 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-396-9.

Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa ohjelmakokonaisuuden, joka koostuu investointiohjelmasta, suunnitteluohjelmasta ja perusväylänpidon suunnitelmasta.

Ohjelmien valmistelu perustuu Liikenne 12 -suunnitelmaan ja siinä esitettyihin tavoitteisiin: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kunkin ohjelman valmistelussa on otettu huomioon myös muita seikkoja, kuten Väyläviraston jatkuvasti ylläpitämä tilannekuva väyläverkkoon kohdistuvista tarpeista, aiempina vuosina tehdyt investointipäätökset sekä olemassa oleva suunnitelmavaranto. Vaikutusten arviointiin pohjautuvaa priorisointia tarvitaan, koska tunnistetut tarpeet ylittävät käytettävissä olevat raharesurssit, ja kannattavia hankkeita on verkon kehittyessä yhä vähemmän.

Tässä julkaisussa on esitetty ohjelmakokonaisuuden laatimista ohjaavat lähtökohdat, kunkin ohjelman keskeisin sisältö sekä ohjelmakokonaisuuden riskit ja epävarmuudet. Ohjelmiin valittujen investointi- ja suunnittelukohteiden lisäksi esitetään myös lähinnä rahoituskehyksen niukkuuden vuoksi ohjelmien ulkopuolelle jääneitä tarpeita. Ohjelmien valmistelua, vaikutusten arviointia ja seurantaa on kuvattu kunkin ohjelman julkaisussa.

Ohjelmakokonaisuus valmistellaan vuosittain. Päivityksessä otetaan huomioon toimintaympäristön muutokset ja asiakastarpeet. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman päivityksissä. Ohjelman valmistelun koordinointivastuu on Väylävirastossa. Tämä ohjelmakokonaisuuden yhteenvetoraportti sekä ohjelmien erilliset julkaisut ovat luettavissa myös Väyläviraston virallisilla internetsivuilla www.vayla.fi.

FTIA's programme package 2026–2034.. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 34sve/2026. 72 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-396-9.

Abstract

As part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12), the Finnish Transport Infrastructure Agency has drawn up a programme package consisting of an investment pro-gramme, a planning programme and a basic transport infrastructure maintenance plan.

The preparation of the programmes is based on the Transport 12 plan and its objectives: functionality, safety and sustainability. In preparing each programme, other factors have also been taken into account, such as the situational picture of the needs of the transport infrastructure network that is continuously maintained by the Finnish Infrastructure Transport Agency, investment decisions taken in previous years and the existing planning reserve. Prioritisation based on impact assessment is needed because the needs identified exceed the financial resources available, and there are fewer and fewer viable projects as the network develops.

This publication presents the guiding principles for the preparation of the programme package, the main content of each programme, and the risks and uncertainties associated with the programme package. In addition to the investment and planning projects selected for the programmes, needs that have not been included in the programmes, mainly due to the scarcity of the financing framework, are also presented. The preparation, impact assessment and monitoring of the programmes are described in each pro-gramme's publication.

The programme package is prepared annually. The update takes into account changes in the operating environment and customer needs. Coordination of the programme preparation is the responsibility of the Finnish Transport Infrastructure Agency. This summary report of the programme package and the sepa-rate publications of the programmes are also available on the official website of the Finnish Infrastruc-ture Transport Agency vayla.fi/en/frontpage.

Förord

Syftet med den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen) är att göra trafikpolitiken mer långsiktig. Trafik 12-planen, som godkändes av statsrådet i december 2025, ställer upp ramarna och målen för förvaltningsområdet för trafik.

Investeringsprogrammet, planeringsprogrammet och planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen för statens trafikledsnät är en fortsättning på den eftersträvade långsiktigheten. Investeringsprogrammet för trafikledsnätet konkretiserar och verkställer för utvecklingsprojektens del den riksomfattande trafiksystemplanen på en tidslinje på åtta år. Det centrala målet med planeringsprogrammet är att främja investeringsprogrammets genomförandeberedskap utifrån den strategiska lägesbilden i rätt tid och med beaktande av förändringarna i verksamhetsmiljön och kundernas behov. Planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen beskriver hur anslagen för basunderhållet fördelas för att uppnå servicenivån och målen för trafikelderna. Programhelheten bereds och uppdateras årligen.

I denna rapport beskrivs utgångspunkterna för programarbetet ("igår") inklusive den ackumulerade planreserven, redan avslutade projekt och Trafik 12-planens styrande verkan. I rapporten redogörs också för huvuddragen i beredningen av programmen ("idag"), inklusive kartläggningen av behoven och principerna för prioritering av projekten. I avsnittet "Imorgon" beskrivs vilken planering och vilket basunderhåll som görs med den kända finansieringen år 2026. I avsnittet "I framtiden" beskrivs investeringsprogrammets förslag till kommande utvecklingsprojekt och de behov som inte ingår i programmen.

Trafikledsnätets program är kopplade till varandra på många sätt. Genom planeringsprogrammet främjas till exempel projektens genomförandeberedskap för investeringsprogrammet. Den allt knappare finansieringsnivån för basunderhållet leder å sin sida till att stora brådskande ombyggnadsprojekt lyfts fram för att främjas genom investeringsprogrammet. På så sätt bildar programmen en helhet.

Denna sammandragsrapport om programmen publiceras samtidigt som investeringsprogrammet för trafikledsnätet. Trafikledsnätets programhelhet omfattar dessutom ett investeringsprogram och en plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen som publicerades i februari 2026.

Helsingfors maj 2026

Trafikledsverket

Innehåll

1 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PROGRAMARBETET ("IGÅR") 8
1.1 TRAFIK 12-PLANENS STYRANDE VERKAN 8
1.2 GENOMFÖRANDET AV TRAFIK 12-PLANEN VID TRAFIKLEDSVERKET 10
1.3 PLANRESERV OCH AVSLUTADE PROJEKT 13
1.3.1 PLANRESERV 13
1.3.2 BESLUT OM UTVECKLINGSPROJEKT SOM FATTATS 2021–2025 15
1.4 TRAFIKNÄTETS SITUATION OCH BEHOV 18
1.4.1 LANDSVÄGAR 20
1.4.2 JÄRNVÄGAR 21
1.4.3 FARLEDER 22
1.5 PÅGÅENDE PLANER OCH PROJEKT 24
1.5.1 PÅGÅENDE UTVECKLINGSPROJEKT 24
1.5.2 PLANER SOM UTARBETAS 24
1.5.3 PROJEKT SOM FRAMSKRIDER VID SIDAN AV TRAFIKLEDSVERKETS PROGRAM 25
1.6 FINANSIERING 27

2 BEREDNING ("IDAG") 30
2.1 KARTLÄGGNING AV BEHOVEN 30
2.2 PRIORITERING AV OBJEKT OCH PROJEKT 31
2.2.1 PRORITRING AV FINANSIERINGEN BASUNDERHÅLLET 33
2.2.2 VAL AV PLANERINGSOBJECT 34
2.2.3 VAL AV UTVECKLINGSPROJEKT 36
2.3 VÄXELVERKAN OCH SAMARBETE 39

3 BASUNDERHÅLL OCH PLANERING 2026 ("IMORGON") 40
3.1 BASUNDERHÅLLETS HUVUDBUDSKAP 40
3.2 FÖRDELNING AV FINANSIERINGEN AV BASUNDERHÅLLET 2026 41
3.3 PLANERING ÅR 2026 42

4 UTVECKLING AV TRAFIKNÄTEN ("I FRAMTIDEN") 54
4.1 PRIORITERING, GENOMFÖRANDEBEREDSKAP OCH KOSTNADSKALKYLER 54
4.2 DE VIKTIGASTE PROJEKTEN OM VILKA BESLUT KAN FATTAS I BÖRJAN AV PROGRAMPERIODEN 55
4.3 PROJEKT OM VILKA BESLUT KAN FATTAS UNDER PROGRAMPERIODEN 57
4.4 PROJEKT OM VILKA BESLUT KAN FATTAS I SLUTET AV PROGRAMPERIODEN 60
4.5 ÖVRIGA UTREDNINGAR OCH ÅTGÄRDER 63
4.6 BEHOV UTANFÖR PROGRAMMEN 64

5 PROGRAMMENS KONSEKVENSER, RISKER OCH OSÄKERHETER 65
5.1 TRAFIK 12-PLANENS KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAM 65
5.2 HUR FRÄMJAR HELHETEN MÅLEN I TRAFIK 12-PLANEN? 66
5.3 SVAR PÅ REGIONALA SÄRDRAG 68
5.4 RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER 71

1 Utgångspunkter för programarbetet ("Igår")

1.1 Trafik 12-planens styrande verkan

Vision och mål

Enligt visionen i Trafik 12-planen[1] är Finlands trafiksystem år 2050 fungerande, säkert och hållbart, tillgängligt för alla befolkningsgrupper till ett förmånligt pris och stödjer det finländska näringslivets konkurrenskraft och tillväxt. Ett ekonomiskt hållbart och effektivt trafiksystem som stärker Finlands övergripande säkerhet stöder hela landets tillgänglighet och utveckling samt beaktar de olika regionernas styrkor, näringslivets behov och naturens bärkraft. Från Finland kommer man snabbt och enkelt ut i världen och från världen till Finland, även digitalt. Progressiva innovationer och ny teknologi möjliggör smidig och säker rörlighet oberoende av färdsätt och på ett tryggt sätt i hela Finland.

Tre mål med en inbördes prioritetsordning har satts upp för det riksomfattande trafiksystemet: funktion, säkerhet och hållbarhet. Uppnåendet av målen säkerställs på ett kostnadseffektivt sätt, med beaktande av den utmanande situationen i de offentliga finanserna och de knappa resurserna som står till förfogande. En betydande del av resurserna riktas till åtgärder inom basunderhållet för att säkerställa att trafiksystemet fungerar kostnadseffektivt.

De strategiska mål som styr trafiksystemplaneringen har härletts från trafiksystemets mål.

Funktion:

- Finlands konkurrenskraft och tillväxt, olika regioners tillgänglighet samt medborgarnas smidiga rörlighet säkerställs i första hand genom att de befintliga trafik- och kommunikationsnäten och tjänsterna fungerar.
- För att trygga den internationella tillgängligheten kommer man att granska nya förbindelsebehov och prioritera TEN-T-nätens utvecklingsbehov.
- Samordningen av trafikformer som betjänar person- och godstrafiken samt fungerande och snabba kommunikationsförbindelser i hela landet är väsentliga i det riksomfattande trafiksystemet.
- Trafiksystemets funktion säkerställs genom att utnyttja digitaliseringen och informationen till fullo.

[1] Godkänd av statsrådet i december 2025, statsrådets redogörelse 10/2025

Säkerhet:

- Trafiksystemets roll som en del av den övergripande säkerheten betonas, inklusive trafiksäkerheten.
- För trafiksäkerhetens del betonas de åtgärder som syftar till att förebygga olyckor som beror på mänskliga misstag för att allvarliga skador och dödsfall ska kunna undvikas. Nollvisionen för trafiken eftersträvas genom att i högre grad inkludera Safe System-metoden i strategiarbetet.

Hållbarhet:

- Med hållbarhet avses såväl ekonomisk, ekologisk som social hållbarhet.
- Olika befolkningsgruppers möjligheter att röra sig betonas med beaktande av olika områdens egenskaper.
- Det befintliga trafiksystemet och samhällsstrukturen utnyttjas effektivt.
- I utvecklingen av persontrafiken i stadsregionerna betonas hållbara färdsätt för att stödja deras effektiva tillväxt, samtidigt som man beaktar de olika färdsättens funktion.

Perspektiv som förenar målen

Synpunkter som förenar målen för utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet är tillgänglighet, resiliens och effektivitet. Dessa stöder målen och garanterar en långsiktig trafiksystemplanering.

Tillgänglighet handlar om att trafiksystemet ska säkerställa god tillgång i hela Finland och tillgodose behoven inom näringsliv, arbete och boende. Tillgängligheten anses vara starkt förknippad med trafiksystemets funktion, men med tanke på till exempel den militära rörligheten även förknippad med säkerheten.

Resiliens har tagits med i planen som ett begrepp som anknyter till trafiksystemet genom anpassningen till klimatförändringen samt den övergripande säkerheten och försörjningsberedskapen. Hoten som hänför sig till trafiksystemet måste beaktas i planeringen, byggandet, underhållet och hanteringen.

I fråga om effektivitet maximeras utnyttjandet av det nuvarande trafiknätet och möjligast effektiva åtgärder vidtas för att avhjälpa brister. Även digitaliseringen utnyttjas till fullo inom alla trafikformer.

Regionala särdrag

Trafik 12-planen grundar sig på gemensamma mål som gäller hela landet. I genomförandet beaktas dock också de olika regionernas egna särdrag. Regionala särdrag innebär saker som är viktiga i vissa regioner eller städer. Genom att beakta dessa drag kan man säkerställa att behoven inom olika områden kommer

fram och att de behandlas i genomförandet av planen. Målen i planen har preciserats för olika storområden och större stadsregioner. Detta gör att man bättre kan planera trafikinvesteringarna enligt regionernas behov. Regionala särdrag hindrar inte att hela landets gemensamma behov eller plötsliga behov beaktas.

Trafiksystemet utvecklas så att det stöder den ekonomiska tillväxten, regionernas tillgänglighet och människors trygga rörlighet. Trafiksäkerheten förbättras i hela landet. Åtgärderna grundar sig på information och observerade behov. Trafikfinansieringen fördelas för närvarande enligt samma principer i hela landet. Investeringarna grundar sig på riktlinjerna och projektbedömningarna i Trafik 12-planen. Finansieringen av basunderhållet påverkas till exempel av vägarnas längd och trafikmängder. Med hjälp av de regionala särdragen kan man dock upptäcka lokala behov som inte syns i granskningen som omfattar hela landet.

På landsbygden är det viktigaste att upprätthålla det nuvarande trafiknätet och de nuvarande tjänsterna. I städer och tätorter fokuserar man på att utveckla det nuvarande trafiksystemet, minska utsläppen och satsa på kollektivtrafiken och trafiksäkerheten. Nya vägar eller tjänster byggs endast i specialfall. Gång och cykling beaktas i utvecklingen av trafiken.

I växande stadsregioner ökar trafikmängderna. Därför är det mycket viktigt att trafiken är smidig. Det förbättrar regionens konkurrenskraft och människornas välfärd. De nya behoven inom näringslivet och exportindustrin tillgodoses flexibelt i hela landet.

I kapitel 5.3 granskas hur genomförandet av Trafik 12-planen svarar mot de regionala särdragen.

1.2 Genomförandet av Trafik 12-planen vid Trafikledsverket

Till Trafikledsverkets lagstadgade uppgifter hör att ansvara för statens väg-, ban- och farledsnät och utvecklingen av dem samt att samordna åtgärder som riktas till dem i hela landet. Underhållet och utvecklingen av statens trafikledsnät administreras via flera program (bild 1). Innehållet i programmen balanseras och samordnas.

Trafikledsverket ansvarar för den kunskapsbaserade beredningen av trafikledsnätets investeringsprogram, planeringsprogram och plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen i samarbete med livskraftscentrumen (fram till 2025 NTM-centralerna). I beredningen beaktas i första hand trafiksystemanalysen samt målen och de strategiska riktlinjerna i Trafik 12-planen. Utöver dessa påverkas beredningen av regionala trafiksystemplaner och MBT-avtal samt regionala särdrag och åtgärder i Trafik 12-planen. I planerings- och investeringsprogrammet inkluderas också trafikledsnätets utvecklingsprojekt i MBT-regionen. Investeringsprogrammet för trafikledsnätet fungerar för statens trafikledsnäts del som utgångspunkt för MBT-avtalsförhandlingarna.

Bild 1. Trafikledsverkets program som en del av genomförandet av Trafik 12-planen.

Investeringsprogrammet, planeringsprogrammet och planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen uppdateras årligen. Planeringsprogrammet och planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen utarbetas mer i detalj för ett år samt inledningsvis för en period på fyra år i enlighet med budget- och ramfinansieringen. Programmen och programhelheten remissbehandlas.

Plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen

Planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen beskriver hur anslagen riktas till basunderhållets produkter för att upprätthålla trafikledernas skick och servicenivå samt för att uppnå målen. I planen beskrivs underhåll, reparation, trafiktjänster och småskalig förbättring av det statliga trafikledsnätet. Planen görs årligen upp för fyra år så att dess första år genomförs i enlighet med statens budgetproposition och de följande tre åren grundar sig på finansieringsnivån i planen för de offentliga finanserna.

Med basunderhåll håller man det befintliga statliga trafikledsnätet i ändamålsenligt skick samt säkerställer den dagliga framkomligheten. De viktigaste produkterna inom basunderhållet är skötsel och reparation, genom vilka trafikledsnäten hålls i för trafik tillfredställande skick. Trafiktjänsterna består av trafikstyrning, vintersjöfart och landsvägsfärjetrafik. Förbättringsprojekt är mindre projekt som genomförs med finansiering från basunderhållet och vars genomförandetid är 1–2 år.

Trafikledsverket ansvarar för planeringen av åtgärderna inom banhållningen och farledshållningen. Livskraftscentralerna planerar årligen väghållningsåtgärderna i enlighet med Trafikledsverkets styrning och i

fråga om finansieringen i finansieringsramen för väghållningen per produkt. Livskraftscentralerna fastställer detaljerade åtgärder och utarbetar en verksamhetsplan i enlighet med Trafikledsverkets sektorstyrning.

Planeringsprogrammet

Planeringsprogrammet är ett sammandrag av Trafikledsverkets ban- och farledsplanering samt av Trafikledsverkets och livskraftscentralernas planering av större objekt i landsvägsnätet. Genom det finansieras trafikledsprojektens olika planeringsskeden: för- och behovsutredningar, utredningsplaner samt väg- och järnvägsplaner. Genom planeringsprogrammet finansieras även den tillståndsansökan enligt vattenlagen som följer farledsprojektens utredningsplan. Objekten i Trafikledsverkets planeringsprogram finansieras från två moment i statsbudgeten; basunderhåll (väghållning, banhållning och farledshållning) och övrig utvecklingsprojektplanering. Trafikledsverket beviljas årligen finansiering i statsbudgeten.

Med hjälp av planeringsprogrammet prioriteras och planeras nationellt betydelsefulla planeringsobjekt för utvecklingen av trafikledsnätet. Genom programmet strävar man i första hand efter att i rätt tid och på lång sikt främja planeringsbehoven hos investeringsobjekten i investeringsprogrammet som Trafikledsverket utarbetat, med hänsyn till förändringarna i verksamhetsmiljön och regeringsprogrammets riktlinjer. Planeringsprogrammet omfattar objekt vars genomförandekostnader beräknas uppgå till minst fem miljoner euro. Vid tidpunkten för valet av planeringsobjekt till planeringsprogrammet har inget investeringsbeslut fattats i statsbudgeten. Livskraftscentralernas egen planering som görs med finansiering från basunderhållet beskrivs i deras regionala planer för väghållningen och trafiken. Livskraftscentralerna är också tvungna att prioritera på grund av den knappa finansieringen.

Planeringsprogrammet främjar planeringen av de projekt som valts ut för investeringsprogrammet ända tills man är beredd att fatta beslut. Från planeringsprogrammet kan man också undantagsvis finansiera objektens byggplanering, om det har bedömts vara nödvändigt för att främja beredskapen för att genomföra projektet. Allmänt taget inleds dock planeringen av trafikledsprojekten först inom ramen för finansieringen av genomförandet.

Investeringsprogrammet

Investeringsprogrammet är Trafikledsverkets expertuppfattning om genomförandet av nya ban-, landsvägs- och farledsprojekt och deras konsekvenser. Genom valen av projekt till investeringsprogrammet svarar man på de behov som beskrivs i den Strategiska lägesbilden över transportnätet och främjar det eftersträvande trafiksystemet i enlighet med Trafik 12-planen.

Trafikledsverket föreslår i sitt investeringsprogram projekt vars genomförande anses vara mest brådskande mellan 2027 och 2034. I programmet ingår endast projekt som riksdagen ännu inte har fattat finansieringsbeslut om.

Samordning av programmen

Planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen och planeringsprogrammet är kopplade till varandra på många sätt. Stora och brådskande projekt för ombyggnad av trafikledsnätet som inte kan genomföras med finansiering av basunderhållet, kan föreslås till investeringsprogrammet för att genomföras med finansiering av utvecklingen. Dessutom kan enskilda utvecklingsprojekt i investeringsprogrammet kopplas till planeringen av reparation av samma del av trafikledsnätet eller planering av trafikledningen.

Vid beredningen av investeringsprogrammet utnyttjas information om projekten och deras konsekvenser som fås genom planeringsprogrammet. Vid valet av projekt till planeringsprogrammet beaktas den befintliga planreserven och utsikterna för genomförande av projekten. Planeringsprogrammet främjar också planeringen av de projekt som valts ut för investeringsprogrammet ända tills man är beredd att fatta beslut.

1.3 Planreserv och avslutade projekt

Vid valet av planerings- och investeringsobjekt beaktas förutom trafiknätets behov även den befintliga planreserven samt planer och investeringar som antingen pågår eller har färdigställts under de närmaste åren.

1.3.1 Planreserv

Utöver den pågående planeringen har Trafikledsverket och livskraftscentralerna en planreserv med objekt som ännu inte har genomförts eller endast genomförts delvis. I enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen ska planreserven vara tillräckligt bra och uppdaterad så att beslut om projekten kan fattas utifrån tillräcklig och aktuell information. Med hjälp av valet av objekt till planeringsprogrammet säkerställs en tillräckligt omfattande planreserv och -beredskap. På så sätt kan man i framtiden lyfta fram nya objekt som prioriteras i investeringsprogrammet. Planreserven omfattar objekt som är projektbedömda samt objekt (till exempel objekt för gång- och cykeltrafik) som inte kan projektbedömas. I detta kapitel presenteras nyckeltal för planreserven för projektbedömda objekt.

Bland de projektbedömda projekten finns projekt från förplaneringsobjekt till väg- och banplaneringsobjekt. I tabell 1 listas projektbedömda planeringsobjekt enligt planeringsskede och trafikledsform. I den nuvarande planreserven finns inga projektbedömda farledsprojekt i planeringsskedena efter förplaneringen.

Planreserven omfattar 142 projektbedömda planeringsobjekt. Av projekten är 110 vägprojekt, 30 banprojekt och två farledsprojekt. Ett planeringsobjekt kan ha flera olika projektalternativ, men i granskningen av planreserven har endast ett projektalternativ för varje planeringsobjekt tagits med. Till granskningen valdes för varje planeringsobjekt det mest lönsamma projektalternativet och eventuella andra projektalternativ lämnades utanför granskningen. På så sätt beaktas varje plan endast en gång i granskningen.

Tabell 1. Projektbedömda planeringsobjekt enligt planeringsskede och trafikledsform.

Planeringsskede	**Trafikledsform**	**Antal projektbedömda planeringsobjekt**	**Investerings-kostnader (M€)**
Förberedande planering	Väg	19	1 781
	Järnväg	18	646
	Farled	2	60
	Totalt	**39**	**2 487**
Utredningsplanering	Väg	43	2 735
	Järnväg	8	1 081
	Totalt	**51**	**3 816**
Väg- och järnvägsplanering	Väg	48	1 913
	Järnväg	4	507
	Totalt	**52**	**2 420**

De sammanlagda investeringskostnaderna för de projektbedömda objekten är 8,7 miljarder euro. Den i euro räknat största delen av den projektbedömda planreserven befinner sig i de tidigare planeringsskedena. Värdet av de projektbedömda planeringsobjekten i förplaneringsskedet är cirka 2,5 miljarder euro och de sammanlagda investeringskostnaderna för planeringsobjekt i utredningsplaneringsskedet är 3,8 miljarder euro. Den sammanlagda investeringskostnaden för väg- och banplaneringsprojekt med mognare planeringsberedskap är cirka 2,4 miljarder euro.

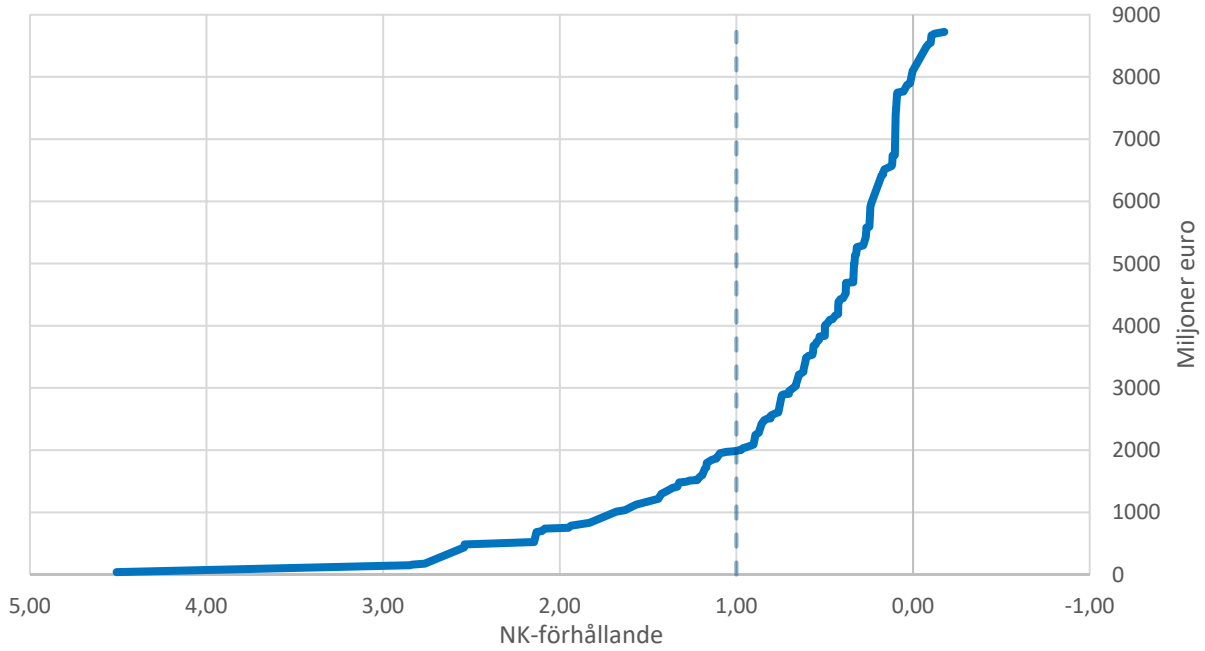

Bild 2. De projektbedömda planeringsobjektens lönsamhet i förhållande till de kumulativa investeringskost-naderna.

Bild 2 visar nytto-kostnadsförhållandet för alla projektbedömda objekt i planreserven i förhållande till projektens kumulativa investeringskostnader. Enligt bilden finns det i planreserven samhällsekonomiskt lönsamma projekt (nytto-kostnadsförhållandet över 1) till ett värde av cirka två miljarder euro. Av de projektbedömda objekten i planreserven ligger 54 i Södra Finland, 46 i Västra Finland, 22 i Norra Finland och 20 i Östra Finland. Största delen av de samhällsekonomiskt lönsamma projekten i planreserven ligger i närheten av stora stadsregioner.

1.3.2 Beslut om utvecklingsprojekt som fattats 2021–2025

I tabell 2 presenteras finansieringsbeslut för nya utvecklingsprojekt som fattats efter att den första Trafik 12-planen godkänts (från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021). Besluten om finansiering av nya utvecklingsprojekt har riktats både till de projekt som presenteras i investeringsprogrammet för trafiknätet och till andra projekt. Beslut om finansiering av nya utvecklingsprojekt har fattats för sammanlagt 2 198 miljoner euro. Projektbeslut som ingått i investeringsprogrammen för trafikledsnätet har fattats för sammanlagt 1 381 miljoner euro och andra projektbeslut för 817 miljoner euro. Projekten presenteras på kartan på bild 22 i investeringsprogrammet.

I fråga om antalet nya projekt har merparten av finansieringsbesluten riktats till landsvägsnätet. Granskat i euro har cirka 66 procent av besluten om nya projekt riktats till landsvägsnätet, cirka 33 procent till bannätet och cirka 1 procent till farledsnätet.

Tabell 2. Nya utvecklingsprojekt som det beslutats om efter den första Trafik 12-redogörelsen.

Nytt utvecklingsprojekt	M€	Finansieringsbeslut	Trafik-ledsform
Projekt som ingått i investeringsprogrammen för trafikledsnätet			
Rv 4, vid Vestonmäki, Joutsa, Toivakka	18	Budget 2026	Väg
Rv 9 Tammerfors–Orivesi fas 1	109	Budget 2026	Väg
Riihimäki–Tammerfors och inledande av reparationen av stambanan	100	Budget 2026	Järnväg
Utveckling av Savolaxbanan Kouvola–Kuopio	40,8	Budget 2026	Järnväg
Sv 73 förnyelse av bron över Lieksanjoki	20	Budget 2026	Väg
Förbättring av Ingåleden	5	Tilläggsbudget II 2025	Vatten
Rv 27 Ylivieska södra överfartsbro	14	Tilläggsbudget II 2025	Väg
Rv 4 Lahtisleden avsnittet Ring I— Ring III och Luftbrons planskilda anslutning (MBT)	64	Budget 2025	Väg
Rv 8 förbättring vid Karleby, Karleby centrum fas 1	13	Budget 2025	Väg
Rv 8 och regionalväg 724 Vasa förbindelseväg fas 1	31	Budget 2025	Väg
Rv 15 Rantahaka (Kotka)–Kouvola	122	Budget 2025	Väg
Rv 21 Palojoensuu–Maunu	30	Budget 2025	Väg
Rv 23 vid Karvio	14	Budget 2025	Väg
Sv 40 (E18) Åbo ringväg Reso centrum (MBT)	190	Budget 2025	Väg
Utveckling av Karelenbanan	90	Budget 2025	Järnväg
Rv 3 Moreeni planskilda anslutning, Tavastehus och Janakkala	5,04	Tilläggsbudget II 2024	Väg
Rv 3 och rv 19 anslutningsarrangemang i Jalasjärvi, Kurikka	11	Tilläggsbudget II 2024	Väg
Rv 8 Edsevö–Lepplax	24	Tilläggsbudget II 2024	Väg
Rv 11, Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg och Ulvsby	16	Tilläggsbudget II 2024	Väg
Rv 15 Kotka infartsväg (Hyväntuulentie)	8,17	Tilläggsbudget II 2024	Väg
Rv 21 Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis	4,2	Tilläggsbudget II 2024	Väg
Utveckling av Kustbanan Karis-Köklax	30	Tilläggsbudget II 2024	Järnväg
Tammerfors personbangård	163	Budget 2024	Järnväg
Rv 4, vägavsnittet norr om Leivonmäki i Joutsa	14	Budget 2024	Väg
Rv 4, Oravasaari planskilda anslutning, Jyväskylä	7	Budget 2024	Väg
Savonranta-Kouvola–Kuopio planering av höjning av hastigheten och kapaciteten	3	Budget 2024	Järnväg
Fördjupning av Koverhar farled	2,5	Tilläggsbudget II 2023	Vatten
Förbättring av Torneåledens geometri och breddning av den inre delen av Vasaleden	6,5	Tilläggsbudget 2023	Vatten

Nytt utvecklingsprojekt	M€	Finansieringsbeslut	Trafik-ledsform
Lv 8155 Poikkimaantie	30	Budget 2023	Väg
Byggande av en vägförbindelse till gruvan i Suhanko	3,15	Tilläggsbudget IV 2022	Väg
Rv 9 förbättring och trafikarrangemang på Lentokentäntie utmed regionalväg 562	42,6	Tilläggsbudget IV 2022	Väg
Rv 6 vid Koria	12	Tilläggsbudget II 2022	Väg
Lv 180 förnyande av Rävsundsbron och Hessundsbron	128	Tilläggsbudget III 2021	Väg
Laurila–Torneå–Haparanda, elektrifiering av banavsnittet	10	Tilläggsbudget III 2021	Järnväg
Totalt	**1 381**		
Övriga avslutade projekt			
Dubbelspåret Limingo–Uleåborg	199	Budget 2026	Järnväg
Byggandet av lv 1583 (Atomvägen) på avsnittet lv 170–Skär-gårdsvägen,Lovisa	8,4	Budget 2026	Väg
Planering av järnvägsförbindelser med europeisk spårvidd Torneå–Haparanda–Kemi	20	Tilläggsbudget II 2025	Järnväg
Sv 67 och rv 19 Kivisaari–Atria	11	Tilläggsbudget II 2025	Väg
Rv 25 avsnittet Mjölbolsta–Svartå	17	Tilläggsbudget II 2025	Väg
Rv 4 vid Palokka, Jyväskylä (MBT)	15,5	Budget 2025	Väg
Rv 12 Mankala–Tillola (MBT)	92	Budget 2025	Väg
Lv 101 Ring I vid Marknutens planskilda anslutning, Esbo (MBT)	33,7	Budget 2025	Väg
Lv 180 Kurkela–Kustö, S:t Karins västra omfartsväg (MBT)	103,2	Budget 2025	Väg
Lv 642 Äänekoski bro	15	Budget 2025	Väg
Planering och reparation av Sydbottenbanan	15	Budget 2025	Järnväg
Omlokalisering av Åbo hamnbana (MBT)	11	Budget 2025	Järnväg
Uleåborgs personbangård (MBT)	24,5	Budget 2025	Järnväg
Planeringen av utvecklingen av huvudbanan Riihimäki–Tam-merfors	22	Budget 2024	Järnväg
Planering av elektrifieringen av banavsnittet Torneå–Kolari	7,5	Budget 2024	Järnväg
Sv 68 på avsnittet Edsevö–Jakobstad, fas 3	7,5	Budget 2024	Väg
Rv 9 vid Lievestuore	30	Budget 2024	Väg
Rv 5 Leppävirta–Kuopio	180	Tilläggsbudget II 2024	Väg
Rv 4 planering av projektet Hirvas-Rovaniemi–Vikajärvi	4,6	Tilläggsbudget II 2023	Väg
Totalt	**817**		
Totalt	**2 198**		

1.4 Trafiknätets situation och behov

Trafik 12-planen: trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön

Bedömningen av trafiksystemets nuläge och förändringarna i verksamhetsmiljön grundar sig i huvudsak på en trafiksystemanalys som publicerats av Transport- och kommunikationsverket Traficom. I trafiksystemanalysen som regelbundet uppdateras har man sammanställt en helhetsbild av trafiksystemets nuläge, utvecklingsbehoven och förändringarna i verksamhetsmiljön utifrån offentligt tillgänglig information.

Finlands internationella trafikmässiga tillgänglighet utmanas av de permanent små marknaderna och Finlands läge långt från de centrala marknaderna. Även industrin är regionalt splittrad till olika delar av landet. Även om den finländska utrikeshandelns viktigaste marknad är Europa, bedrivs det också mycket handel med USA och länder i Asien. Verksamheten i dessa längre transportkedjor kan inte nödvändigtvis påverkas.

Förändringarna i verksamhetsmiljön, såsom den ekonomiska utvecklingen, målen för minskning av utsläppen, tillgången på arbetskraft och det geopolitiska läget, har ökat utmaningarna i anslutning till den internationella tillgängligheten. Transportflödena har delvis inriktats på ett nytt sätt. Den mest betydande förändringen är att den årliga råvirkes- och flisströmmen från Ryssland på cirka 10 miljoner kubikmeter ersätts med material från andra håll. Finlands utrikeshandel riktar sig allt mer västerut nu och inom den närmaste framtiden.

Indexjämförelser som mäter den internationella trafikmässiga tillgängligheten visar att tåg-, flyg- och hamntrafikens tjänster är effektiva i Finland. Däremot är konnektivitetsindexet för sjötrafiken, som bland annat grundar sig på antalet rutter i landets linjetrafik och trafiken på rutterna samt storleken på de fartyg som använder dem, klart sämre i Finland än i de flesta jämförelseländerna. Även antalet flygförbindelser har minskat på grund av pandemin, Rysslands anfallskrig och det ekonomiska läget.

Tillgängligheten inom och mellan regionerna är på en god nivå i Finland. Landskapscentrumens potentiella tillgänglighet med kollektivtrafik är dock klart sämre än med personbil. Helsingfors-Vanda flygplats kan från en stor del av Finland nås med en restid på mindre än tre timmar genom att använda olika färdsätt, även flygförbindelser.

Nästan alla av företagens viktigaste lokaliseringsfaktorer och regionala konkurrensfaktorer har att göra med tillgänglighet. Företagen anser att effektivt basunderhåll är den viktigaste faktorn som förbättrar godstrafikens tillgänglighet.

Rysslands anfallskrig har betonat vikten av att beakta försörjningsberedskapen, beredskapen och den militära rörligheten i trafiksystemet. I det rådande säkerhetsläget måste trafikinfrastrukturen utvecklas som en del av en fördjupad integration i det nordiska trafiksystemet och trafiksystemet som omfattar hela Europa så att trafiksystemet också beaktar de särskilda behoven hos Natos partnerländer och därmed möjliggör snabba och omfattande gränsöverskridande förflyttningar av trupper och material mellan länderna. Detta förutsätter att trafikleder, gränsövergångsställen, logistikens knutpunkter såsom hamnar, terminaler och bangårdar samt flygplatser uppfyller kraven på militär dubbelanvändning, till exempel i anslutning till tunga militära transporter.

Den uppdaterade TEN-T-förordningen

TEN-T-förordningen förutsätter att landsvägar är särskilt planerade, byggda eller förbättrade för motorfordonstrafik. Förordningen innehåller också krav på bland annat avstånden mellan rastplatser och system för vägning i rörelse. Kraven på avstånden varierar beroende på om vägen hör till ett stomnät eller ett heltäckande nät. För stomnätens del är ett krav också att körbanorna som går i motsatta körriktningar är åtskilda från varandra och att vägarna inte korsar varandra på samma nivå. Dessutom ska medlemsstaterna se till att säkra och övervakade parkeringsplatser i stomnätet utvecklas tillräckligt tätt.

I fråga om järnvägar ställer förordningen krav bland annat på elektrifiering av bannätet, axellast, planerad hastighet, anslutning till ERTMS-system och andra trafikformer samt på tåglängder och lastprofiler när det gäller att möjliggöra förflyttning av materiel. Alla krav i förordningen gäller inte alla nätnivåer.

Järnvägskraven som är förpliktande för Finland gäller järnvägsförbindelsen till havshamnarna, landsvägs- eller järnvägsförbindelsen till inlandshamnarna och järnvägsförbindelsen till flygplatserna. I fråga om de förpliktande kraven uppfyller Finland kraven väl. Av 17 havshamnar saknar endast Ingå hamn den krävda järnvägsförbindelsen, i fråga om järnvägs- eller landsvägsförbindelser till inlandshamnar och järnvägsförbindelser till flygplatser uppfylls kravet. Utöver dessa förutsätter förordningen utredning och planering av den europeiska spårvidden. Finlands bannät uppfyller också ganska väl de krav i förordningen som inte förpliktar Finland på grund av statusen som isolerat nät. Trafikledsverket ansvarar inte för att inrätta de multimodala godstrafikterminaler som förordningarna förutsätter.

För närvarande uppfylls inte kraven på system för vägning i rörelse och rastplatser i det övergripande landsvägsnätet och stomnätet. Dessutom uppfyller inte stomnätet till all delar kravet på åtskiljande av körbanor och korsande vägar på samma nivå. I stomnätet uppfylls inte heller kravet på säkra och övervakade parkeringsområden för den tunga trafiken. När det gäller parkeringsområden är utgångspunkten att de genomförs på marknadsvillkor.

Beroende på nätnivå och krav ska kraven ha uppfyllts före utgången av 2030, 2040 eller 2050. Finland kan ansöka om undantag från kraven till exempel på grund av en låg trafikmängd eller ett lågt

nyttokostnadsförhållande. På grund av de ringa trafikmängderna omfattas största delen av landsvägarna i TEN-T-nätet av undantag. När det gäller järnvägar kan man ansöka om undantag från kravet på anslutning av Ingå hamn till järnvägsinfrastrukturen samt kravet på att det ska vara möjligt att trafikera de nya banorna i stomnätet och det utvidgade stomnätet med en spårvidd på 1 435 mm.

Uppfyllandet av kraven i TEN-T-förordningen i Finlands TEN-T-nät har utretts i Trafikledsverkets publikationer 55/2024 och 12/2025. I Finlands vägnät finns två livligt trafikerade vägavsnitt för vilka man inte kan ansöka om befrielse: stomnätet på riksväg 4 vid Vaajakoski och i Reso centrum på Åbo ringväg (sv 40). Vid dessa objekt ska åtgärder vidtas för att de körbanor som går i motsatta körriktningar ska kunna avskiljas från varandra och att vägarna inte korsar varandra på samma nivå.

Trafikledsnätets nuläge beskrivs också i planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen.

1.4.1 Landsvägar

Förändringar i verksamhetsmiljön påverkar vägtrafiken

Under de senaste åren har det världspolitiska läget påverkat trafikflödena särskilt i Sydöstra Finland och i gränstrafiken. Vägtrafiken påverkas också av att importen av råvaror från Ryssland upphört och bränslepriserna stigit samt av en eventuell utsläppshandel för transportsektorn. Dessa har också konsekvenser för landsvägarnas trafikprestation, men som helhet bedöms konsekvenserna vara måttliga och trafikförflyttningarna fördelas i större utsträckning över hela landsvägsnätet. När urbaniseringen fortsätter koncentreras trafiken på landsvägarna allt mer till huvudvägförbindelserna och trafikmängderna i det lägre vägnätet minskar ytterligare.

Vägtrafiksäkerhet

Klart över hälften av dödsfallen på landsvägarna sker på huvudvägarna, där också största delen av trafikprestationen uppstår. De vanligaste olyckorna som leder till dödsfall är mötesolyckor i huvudvägnätet och avkörningsolyckor i det lägre landsvägsnätet. Enligt resultaten av den nätomfattande trafiksäkerhetsbedömningen ligger 536 kilometer av linjeavsnitten i klassen med hög risk och 731 kilometer i klassen med förhöjd risk. I klasserna med hög och förhöjd risk betonas livligt trafikerade leder i större stadsregioner. Med tanke på trafikledsnätets mötesolyckor är längden på de mest kritiska vägavsnitten som identifierats 304 kilometer och antalet körda kilometer på vägavsnitten är 720 miljoner fordonskilometer. Förbindelsesträckorna ligger i huvudsak i landets södra och västra delar.

Huvudvägarnas servicenivå och utvecklingsbehov

Hastighetsnivån hos resor och transporter på huvudvägarna är i genomsnitt god. Av trafikprestationen på landsvägarna körs 67 procent inom ett område med en hastighetsbegränsning på 100–120 km/h och 6 procent inom ett område med en hastighetsbegränsning på under 80 km/h. Områden med en hastighetsbegränsning på under 80 km/h är vanligtvis punktvisa objekt som förekommer i stor utsträckning i olika delar av huvudvägnätet. På huvudvägarna finns det i nuläget sammanlagt cirka 1 000 kilometer vägavsnitt vars servicenivå är bristfällig på grund av en hastighetsbegränsning på under 80 km/h (911 km) eller problem med trafikflödet (130 km). Årets hundrade mest trafikerade timmes servicenivå är dålig eller mycket dålig (E eller F) på endast 1,0 procent av huvudvägnätets längd, dvs. på sträcka på sammanlagt 130 kilometer. Rusningarna är starkt koncentrerade till stora stadsregioner, av vilka särskilt huvudstadsregionen och Tammerforsregionen framhävs. Servicenivån för den tunga trafiken kan förbättras särskilt genom att minska variationerna i hastighetsbegränsningarna. Hastighetsbegränsningarna ändras i plankorsningar och när man anländer till eller lämnar tätorter. Det finns punktvisa objekt med en hastighetsbegränsning på 60 km/h eller lägre på alla förbindelsesträckor – på huvudlederna sammanlagt 200 kilometer och på andra huvudvägar sammanlagt 590 kilometer.

Kostnaderna för att åtgärda bristerna i servicenivån på landsvägarnas huvudleder har uppskattats till sammanlagt cirka sex miljarder euro under de följande tio åren. Av denna helhet utgör de allra viktigaste investeringsbehoven cirka tre miljarder euro. Av dessa har det i investeringsprogrammet för trafikledsnätet föreslagits att projekt för cirka en miljard euro ska genomföras.

Kondition

Det är dyrt att hålla det omfattande landsvägsnätet i tillräckligt gott skick. Utmaningarna gäller i synnerhet det lågtrafikerade vägnätets skick och skickets snabba försämring, broarnas åldrande och de stora behoven av ombyggnad som åldrandet medför samt vinterunderhållet. Klimatförändringens framskridande påskyndar vägarnas förfall och ökar behovet av underhåll och dess kostnader. Med tanke på utvecklingen av landsvägsnätets skick är det centralt med en tillräcklig finansieringsnivå för basunderhållet. Även den ökade kostnadsnivån under de senaste åren har ökat underhållsutmaningarna betydligt

1.4.2 Järnvägar

Förändringarna i verksamhetsmiljön syns i järnvägstrafiken

Godstransporterna på järnvägarna har minskat betydligt sedan 2022 i synnerhet efter att Rysslands transitotrafik och Finlands egen Rysslandshandel har rasat. För inrikestrafikens del har situationen varit stabilare sedan 2021. Inom godstrafiken har järnvägarna stor betydelse särskilt inom skogs-, metall- och kemiindustrin. Industrins investeringar, produktionsminskningar och förändringar i verksamhetsmiljön kan

påverka järnvägsnätets transportflöden snabbt. Förändringar i transportflödena kan också förändra behoven av att förbättra och utveckla bannätet.

Det riksomfattande passagerarantalet i fjärrtrafiken överskred nivån som rådde före coronapandemin redan våren 2023. På en del av banförbindelserna har antalet resor varit rekordhögt. Ökningen har varit kraftigast i fråga om fritidsresor, vars roll inom persontrafiken har vuxit. Ordnandet av tjänster för persontågtrafiken på 2030-talet kommer sannolikt att lyfta fram nya behov i järnvägsinfrastrukturen.

Bannätets skick, utsikter och utvecklingsbehov

Järnvägssäkerheten i Finland är på en god nivå och situationen har varit stabil under de senaste åren. Betydande olyckor är mycket sällsynta och även mindre olyckor inträffar i liten utsträckning. Bannätets övergripande säkerhet består förutom av järnvägssäkerheten (safety) även av den digitala säkerheten (security). Centrala faktorer för järnvägssäkerheten anses även i fortsättningen vara järnvägsinfrastrukturen, järnvägssäkerhetsanordningarna och deras skick samt plankorsningar och digitala informationssystem. Det är viktigt att säkerställa kritisk infrastruktur i samordningen av trafiksystemet och banhållningen.

Banunderhåll är en förutsättning för användningen av järnvägarna. Genom underhållet säkerställs bannätets dagliga framkomlighet och säkerhet. Bannätet har utöver det lågtrafikerade bannätet en stor reparationsskuld även i huvudledsnätet, vilket framkommer i form av störningar och begränsningar i trafiken. Den största utmaningen för hanteringen av reparationsskulden för banorna är att genomföra grundliga reparationer av långa livligt trafikerade linjeavsnitt i rätt tid.

Både järnvägarnas förbindelsesträckor och bangårdar är föremål för många olika förbättrings- och utvecklingsbehov som höjer servicenivån. Dessutom finns det många olika förväntningar och önskemål i anslutning till järnvägstrafiken och därmed utvecklingen av järnvägarna. Antalet utvecklingsbehov och -önskemål är mångdubbelt jämfört med möjligheterna att genomföra projekten.

1.4.3 Farleder

Sjöfarten, farlederna och hamnarna har en särskilt stor betydelse i det finländska trafiksystemet, särskilt i fråga om utrikeshandeln. Sjötransporternas andel av Finlands utrikeshandel är till följd av samhällets tjänstefiering och därmed industrins minskade betydelse idag cirka 55 procent. Av utrikes godstrafiken går dock numera över 95 procent sjövägen. Andelen har ökat under de senaste åren i synnerhet i och med att trafiken till Ryssland har minskat både på landsvägarna och järnvägarna. Sjötransporterna erbjuder Finland mycket kostnadseffektiva förbindelser till det centrala Europa samt längre ut i världen via Belgiens, Nederländernas och Tysklands världshamnar.

Sjötrafikens betydelse för Finlands utrikeshandel förblir stor även i framtiden, eftersom sjötrafiken i fråga om transportkostnaderna är överlägsen i förhållande till väg- eller spårförbindelserna även i en situation där sådana förbindelser är tillgängliga. Tack vare den effektiva fartygscirkulationen och kombinerandet av passagerar- och godsflöden är fartygstrafiken till exempel till Tyskland också mycket konkurrenskraftig i fråga om tidtabeller.

Den internationella trafiken på Saima kanal har i praktiken upphört i och med Rysslands anfallskrig. Transporter på inre vattenvägar har dock en viktig roll i fråga om vissa typer av gods. I transporter på inre vattenvägar betonas råvirkestransporter både genom flottning och som fartygstransporter. Det finns också ett tryck på att öka transporterna på inre vattenvägar både av miljöskäl och på grund av väg- och järnvägstrafikens utmaningar. En betydande del av skogsindustrin har koncentrerats till Saimen och hela Vuoksens vattendrag, och transporterna på inre vattenvägar håller på att öka just i detta område. Flottning används huvudsakligen i Vuoksens vattendrag och dess betydelse på riksnivå är tämligen liten.

De största förändringarna som berör sjöfarten och sjötrafiken gäller liksom i fråga om andra trafikformer energiomvälvningen, minskningen av klimatutsläppen samt övergången från fossila bränslen till mer hållbara drivkraftsalternativ. Förändringen kommer också att påverka hamnarna. Det är viktigt att identifiera synergier med väg- och järnvägstrafiken. Andra stora förändringar är bland annat byggandet av havsvindkraft i Bottniska viken. Tills vidare är det svårt att exakt förutse hur stora havsbaserade vindkraftsparker påverkar isförhållandena, isarnas rörelser och de farleder som används för vintersjöfart. Det finns fortfarande flera obesvarade frågor i anslutning till samordningen av byggandet av havsbaserade vindkraftsparker och sjöfarten.

Finland använder cirka 30 havshamnar inom utrikeshandeln, som alla vanligtvis fryser under åtminstone en del av vintern. Vintersjöfarten utmanas i framtiden av isförhållanden som i och med klimatförändringen blir allt svårare att förutse (bland annat packis som pressas ihop) samt av ökningen av extrema väderfenomen, såsom stormvindar. Samtidigt innebär miljökraven och förbättringen av fartygens energieffektivitet att handelsfartyg optimeras för att färdas i öppet vatten samt att nya fartygs maskineffekt och effekt-viktförhållande blir sämre. Försämringen av handelsfartygens isgångsförmåga förutspås öka behovet av understöd.

Den globala politiska och ekonomiska osäkerheten återspeglas också i transportflödena inom Finlands utrikeshandel. Säkerheten inom sjöfarten utmanas bland annat av den ökade GNSS-störningen och av att Rysslands utrikeshandels transporter via Östersjön i allt högre grad överförs till den internationella skuggflottan till följd av sanktionerna.

1.5 Pågående planer och projekt

1.5.1 Pågående utvecklingsprojekt

Bild 3 visar de utvecklingsprojekt som pågår i början av 2026 samt de största projekten inom basunderhållet. De pågående projekten påverkar beredningen av planerings- och investeringsprogrammen och valet av objekt.

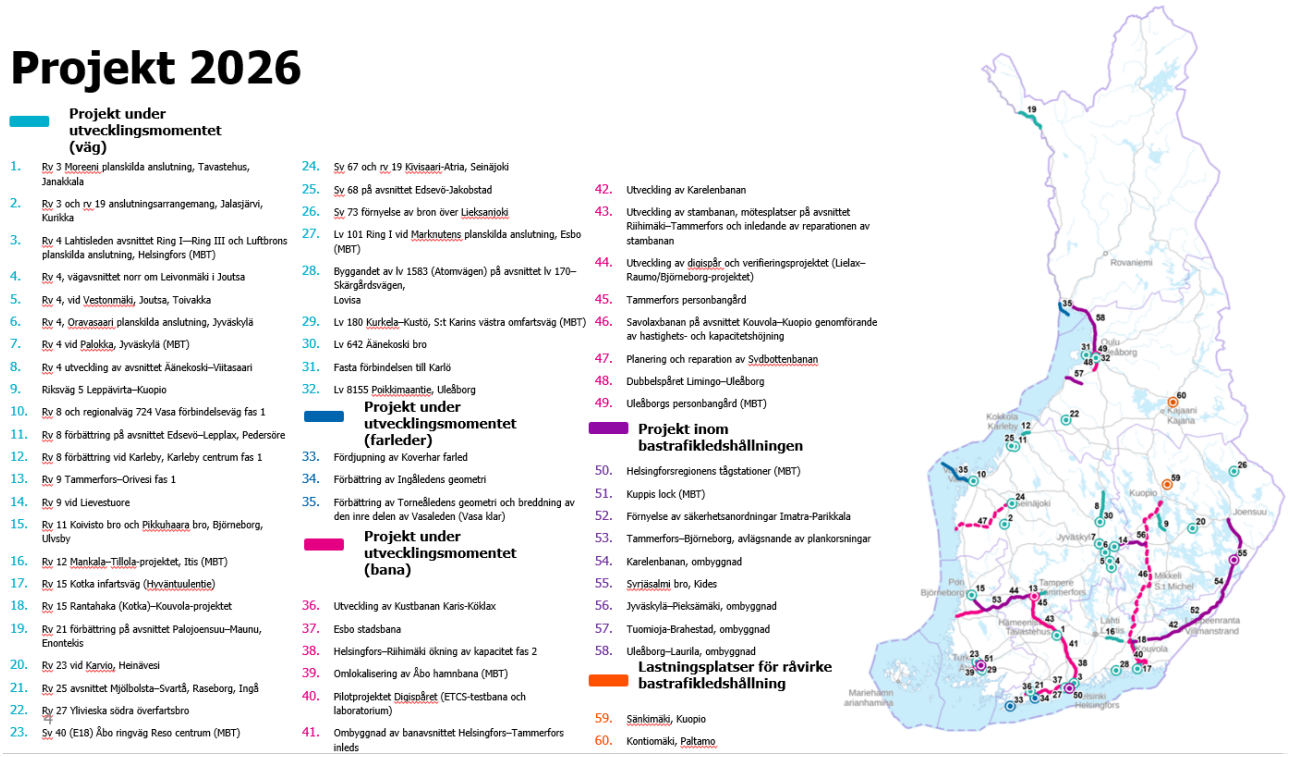

Bild 3. Pågående projekt.

1.5.2 Planer som utarbetas

Finansiering har reserverats för planering av väg- och banobjekt från tidigare år som fortsätter i planeringsprogrammet för 2026. Planeringsprojekten som fortsätter presenteras tillsammans med de nya projekten i tabellerna 5–9 i kapitel 3.3. Utöver dessa har livskraftscentralerna egen planering som görs med medel för planering som delas ut på basis av deras egen trafikprestation och bland annat med finansiering från fördelningsreserven. En del av denna planering fortsätter 2026.

Riksdagen kan besluta om finansieringen av särskilt utsedda planeringsobjekt. För närvarande pågår ett vägplaneringsobjekt som riksdagen separat beslutat om och tio banplaneringsobjekt. Livskraftscentralen ansvarar för planeringen av vägobjektet och Trafikledsverket för planeringen av banobjekten.

Objekt som fått särskild finansiering som riksdagen beviljat i budgeten presenteras på grund av deras betydelse och omfattning i denna publikation och i planeringsprogrammet. Objekten har markerats med en asterisk i tabellerna 5 och 8 i kapitel 3.3 samt med romerska siffror i figurerna 9 och 10 i kapitel 3.3.

1.5.3 Projekt som framskrider vid sidan av Trafikledsverkets program

Härnäst sammanställs de viktigaste planerings- och genomförandeprojekten för trafikledsnätet som framskrider vid sidan av Trafikledsverkets program.

Ombyggnad och modernisering av järnvägstrafikens passerkontrollsystem (Digispårets genomförandefas)

Staten ersätter tågens kontroll- och kommunikationssystem som är nödvändigt med tanke på trafikens funktion och säkerhet genom att genomföra Digispår-systemet. Projektet förnyar det föråldrade tågövervakningssystemet och tar i bruk en sameuropeisk radiobaserad tågövervakning på hela bannätet. Utöver säker trafik möjliggör genomförandet av Digispåret en bättre servicenivå och ökad kapacitet, samt skapar en långsiktig teknisk grund för den finländska spårtrafiken.

Trafikledsverket, Fintraffic och kommunikationsministeriet genomför projektet i samarbete med andra aktörer. Det första skedet genomförs som bäst på banavsnittet mellan Tammerfors och Björneborg samt Raumo, där systemet kommer att användas av normal gods- och passagerartrafik. Genomförandet av Digispåret framskrider stegvis under åren 2028–2040 och dess beräknade totala kostnad är cirka 1,2 miljarder euro. För planeringsperioden 2026–2037 reserveras cirka en miljard euro i finansiering för att fortsätta Digispårets genomförandefas. Projektet har beviljats cirka 100 miljoner euro i EU-finansiering.

Ombyggnad av stambanan (Helsingfors-Tammerfors)

Enligt Trafik 12-planen genomförs ombyggnaden och förbättringen av stambanan (Helsingfors–Tammerfors) från och med 2026. Inledandet av ombyggnaden och förutsägbara arbeten i anslutning till den finansieras åren 2026–2029 ur "Utveckling av huvudbanan"-paketet i regeringsprogrammets investeringsprogram (Bilaga E). Med bemyndigandet på 100 miljoner euro som beviljats projektet genomförs nya mötesplatser och ombyggnadsåtgärder och därutöver inleds planeringen av en ombyggnad av hela sträckan. Från och med 2030 genomförs projektet stegvis som ett bemyndigandeprojekt för basunderhållet (i genomsnitt 30 miljoner euro per år).

Särskild finansiering av militär rörlighet

Enligt Trafik 12-planen avser staten att genomföra de mest brådskande förbättrings- och utvecklingsprojekten i trafikledsnätet för att trygga den militära rörligheten och samtidigt maximera det eventuella EU-

stödet för projekten. Enligt planen skulle det för 2026 behövas cirka 80 miljoner euro i finansiering för de mest brådskande objekten och för ramperioden 2027–2030 sammanlagt cirka 1,4 miljarder euro samt från och med 2031 300 miljoner euro per år. Finansieringen har inte beaktats i ramarna för 2026–2029.

Avsikten är att finansieringen av den militära rörligheten ska riktas till bland annat den europeiska spårvidden, utveckling av lastningsplatser, förbättring av broarnas bärighet, reservlandningsplatser samt förbättring av landsvägsförbindelser, banförbindelser och farleder som är viktiga för den militära rörligheten i hela landet med beaktande av specialtransportrutter och internationella förbindelser.

Rail Nordica

I den andra tilläggsbudgeten för 2025 har 20 miljoner euro anvisats för planeringen av den nordiska banan, Rail Nordica. I projektet planeras en förbindelse med europeisk spårvidd från Haparanda till Kemi hamn samt på sträckan Torneå–Röyttä. Planeringsprojektet omfattar även planeringen av en järnvägsbro över Torne älv och en ny lastningsplats.

Projektbolag

För planeringen av nya snabba banförbindelser från Helsingfors västerut, norrut och österut har det inrättats tre projektbolag där staten är majoritetsägare. Minoritetsaktieägare i bolagen är städer och kommuner.

- Västbanan Ab:s uppgift är att utarbeta järnvägsplaner för direktbanan Esbo–Salo och dubbelspåret Salo–Åbo. Till bolagets verksamhetsområde hör dessutom byggandet av en snabb tågförbindelse mellan Helsingfors och Åbo. Fram till januari 2024 hette bolaget Entimmeståget till Åbo Ab.
- Flygbanan Ab:s uppgift är att planera en ny banförbindelse från Böle via Helsingfors-Vanda flygplats till Kervo, Flygbanan, ända fram till byggberedskap. Bolagets namn var Finlandsbanan Ab fram till mars 2024.
- Östbanan Ab:s uppgift är att planera en spårförbindelse som möjliggör snabb tågtrafik från Flygbanan via Borgå till Kouvola, ända fram till byggnadsfasen.

Projektbolagen producerar information för att möjliggöra byggnadsfasen och identifiera projektets konsekvenser. Enligt Trafik 12-planen kan man genom att främja planeringen av Flygbanan också utveckla multimodala utsläppssnåla resekedjor.

Framskridandet av projekt som främjas genom projektbolagen beaktas i underhållet och utvecklingen av statens bannät, så att rätt åtgärder för statens bannät kan vidtas i rätt tid. Projektens konsekvensbedömningar görs med iakttagande av Trafikledsverkets anvisningar om projektbedömning. Finansieringen av utvecklingen av de banförbindelser som projektbolagen ansvarar för ingår inte i planens budgetram.

Beslut om genomförandet av de banavsnitt som projektbolagen ansvarar för fattas separat i beslutsprocessen i anslutning till projektbolaget. I genomförandebesluten beaktas målen i Trafik 12-planen samt den strategiska lägesbilden av trafiknätet. Beslut om huruvida vart och ett av banavsnitt är en privat spåranläggning eller en del av statens bannät fattas i samband med övergången till banplaneringsfasen.

1.6 Finansiering

Det statliga finansieringsprogrammet för Trafik 12-planen

I statens finansieringsprogram för Trafik 12-planen (statsrådets redogörelse 10/2025) har man samlat de uppskattade anslagsbehoven för utvecklingen av trafiksystemet 2026–2037. Förverkligandet av finansieringsprogrammet är beroende av ram- och budgetbeslut. Trafik 12-planens finansieringsprogram samt ram- och budgetbeslut styr utarbetandet av Trafikledsverkets program. Finansieringsprogrammet uppdateras i samband med uppdateringarna av Trafik 12-planen. Finansieringsprogrammet för Trafik 12-planen presenteras till den del som gäller Trafikledsverket i tabell 3 och bild **Virhe. Viitteen lähdettä ei löytynyt.**.

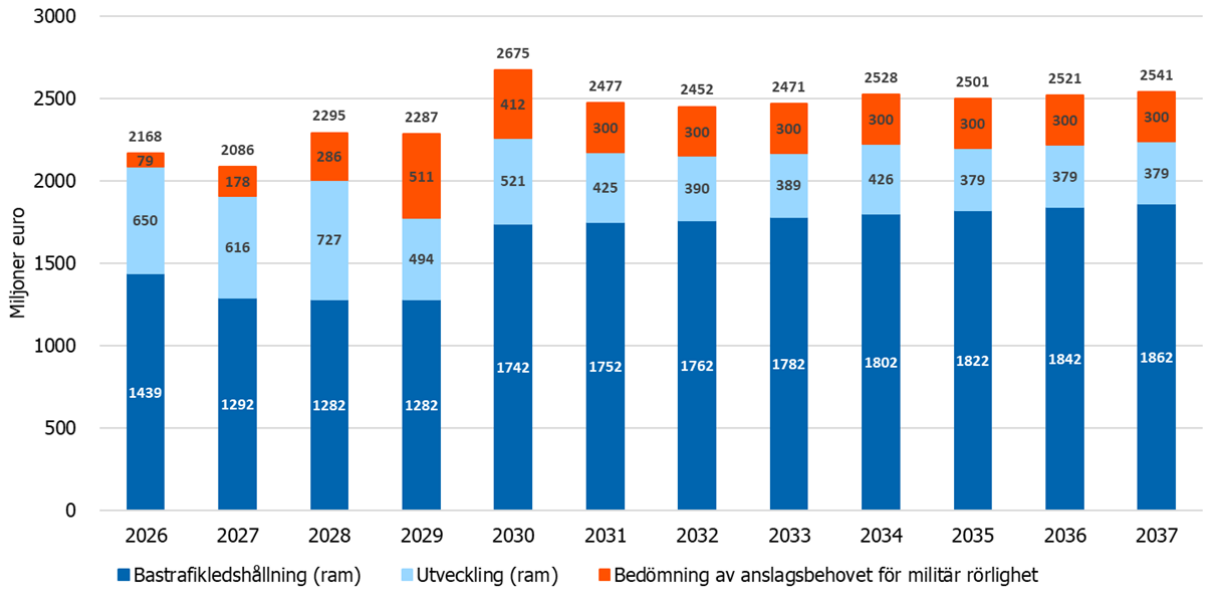

Bild 4. Det statliga finansieringsprogrammet för Trafik 12-planen till den del som gäller Trafikledsverket.

Tabell 3. Det statliga finansieringsprogrammet för Trafik 12-planen till den del som gäller Trafikledsverket i korthet.

Finansieringsprogram för Trafik 12 (M€)	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**
Basunderhåll (ram)	**1 439,1**	**1 292,3**	**1 281,9**	**1 281,9**	**1 741,9**	**1 751,9**	**1 761,9**	**1 781,9**	**1 801,9**	**1 821,9**	**1 841,9**	**1 861,9**
Utveckling av trafikledsnätet (icke bunden + tillägg i T12)	40,3	2,0	18,8	21,2	222,0	254,0	254,0	255,0	255,0	275,0	278,0	284,0
Utveckling av trafikledsnätet (bunden)	179,4	127,1	142,3	133,1	77,0	47,0	42,0	41,0	78,0	11,0	11,0	10,0
Regeringsprogrammets investeringsprogram (bundet)	430,5	436,9	473,2	236,3	108,5	35,0						
Regeringsprogrammets investeringsprogram (uppskattning obunden i genomsnitt/år)		22,3	22,3	22,3	22,3							
Digispår (genomförandefas)		28,0	70,0	81,0	91,0	89,0	94,0	93,0	93,0	93,0	90,0	85,0
Utveckling (ram)	**650,2**	**616,3**	**726,6**	**493,9**	**520,8**	**425,0**	**390,0**	**389,0**	**426,0**	**379,0**	**379,0**	379,0
Bedömning av anslagsbehovet för militär rörlighet	**79,2**	**177,8**	**286,0**	**511,4**	**412,4**	**300,0**	**300,0**	**300,0**	**300,0**	**300,0**	**300,0**	**300,0**

I enlighet med Trafik 12-planen höjer staten nivån på den nuvarande trafikinfrastrukturens basunderhåll med 460–580 miljoner euro för åren 2030–2037. Den årliga finansieringsnivån för basunderhållet stiger då från cirka 1,74 miljarder euro till 1,86 miljarder euro. Fram till 2029 följer de årliga finansieringsnivåerna planen för de offentliga finanserna. Med finansieringen av trafikledshållningen säkerställs i första hand skötseln av hela trafikledsnätet och trafiktjänsterna samt skicket på det för medborgarna och näringslivet centrala (inklusive det lägre) nätet. I tilläggsfinansieringen för basunderhållet som inleds 2030 beaktas de nödvändiga reparationsbehoven i väg- och bannätet, även i det lägre vägnätet, för att dämpa ökningen av reparationsskulden. Trafikledsverket förbereder sig på broreparationer med ett eget program (med beaktande av bland annat specialtransporter). I vinterunderhållet beaktas de anpassningsbehov som klimatförändringen medför.

Staten riktar i enlighet med Trafik 12-planen sammanlagt över sex miljarder euro i finansiering för utveckling och förbättring av trafikledsnätet under planeringsperioden (inklusive projekt i regeringsprogrammets investeringsprogram som inte inletts). För beslutade projekt har cirka 3,5 miljarder euro reserverats. Dessa omfattar den ombyggnad och modernisering av järnvägstrafikens passerkontroll- och kommunikationssystem som är nödvändig med tanke på trafiksäkerheten (genomförandet av Digispåret). Dessutom strävar staten efter att genomföra de mest brådskande förbättrings- och utvecklingsprojekten i trafikledsnätet för att trygga den militära rörligheten och samtidigt maximera det eventuella EU-stödet för projekten. Behov i anslutning till den militära rörligheten har identifierats upp till ett belopp på cirka 3,5 miljarder euro. Från och med 2027 riktas cirka nio miljoner euro per år från utvecklingsfinansieringen till planeringen av trafiklederna.

Övriga finansieringsmöjligheter

Nu pågår den andra programperioden 2021–2027 för programmet Fonden för ett sammanlänkat Europa, dvs. FSE2. Programmets budget fokuserade på de tre första åren och kommissionen har uppgett att de använt sin budget för infrastrukturprojekt. Om stödmedel återbetalas till kommissionen, fördelas de på nytt under resten av perioden genom så kallade reflow-utlysningar. Ansökningarnas eventuella tidpunkt och innehåll preciseras senare.

Kommissionen gav 16.7.2025 förslag till EU:s nästa budgetram för åren 2028–2034. Behandlingen av förslagen framskrider i arbetsgrupperna. Kommissionens förslag om FSE3-programmet omfattar programhelheter för transport och energi samt militär rörlighet. I fråga om trafiken betonas enligt förslaget gränsöverskridande projekt för stomnätskorridorer, hamnar i TEN-T-nätet och projekt för dubbelanvändning av korridorer för militär rörlighet. Med tanke på projektens framtida stödberättigande är det av betydelse i hur stor utsträckning trafiknätet anses betjäna den gränsöverskridande trafiken. Trafikens andel av programmets budget är 33,9 miljarder euro och den militära rörlighetens andel är 17,7 miljarder euro. Den militära rörlighetens relativa andel ökar tiofalt jämfört med den tidigare programperioden. Fördelningen av stöden inom FSE-programmet fastställs närmare i ett arbetsprogram som utarbetas senare.

I FSE-förordningen betonas kraftigt också utnyttjandet av andra finansiella instrument, såsom den medlemsstatsspecifika planen och konkurrenskraftsfonden, för att komplettera genomförandet av TEN-T-nätet. I den medlemsstatsspecifika planen fastställs ingen minimiskyldighet att allokera finansiering till trafikinfrastrukturen, så till denna del kan man inte bedöma vilken finansieringsnivån för trafiken kommer att vara och huruvida den möjliggör finansiering för projekten i denna programhelhet. Med konkurrenskraftsfonden kunde man finansiera åtgärder inom flera av de nuvarande EU-programmen, till exempel Horisont Europa, InvestEU, Programmet för ett digitalt Europa, FSE-digital finansiering, Europeiska försvarsfonden, så lämpligheten för projekt inom Trafikledsverkets programhelhet är osäker. Dessutom kan man få sammanhållningsfinansiering och NATO:s NSIP-finansiering (NATO Security Investment Programme) för projekt utanför investeringsprogrammet.

2 Beredning ("Idag")

2.1 Kartläggning av behoven

Bakgrunden till utarbetandet av programmen är Trafikledsverkets kontinuerliga lägesbild av behoven i trafikledsnätet. Trafikledsverket producerar uppgifter om dessa behov i Transport- och kommunikationsverkets strategiska lägesbild av trafiknätet.

Kartläggningen av behoven grundar sig på kontinuerligt samarbete med Trafikledsverkets intressentgrupper året runt. Trafikledsverket ordnar regelbundna samarbetsmöten med centrala företagskunder och föreningar och andra intressenter för att undersöka de behov och utsikter till förändringar i driftsmiljön som berör trafikledsnätet. Till samarbetet hör också att delta i det regionala trafiksystemarbetet, genom vilket Trafikledsverket får information om kommunernas och landskapens behov.

Trafikledsverket samarbetar regelbundet med de regionala livskraftscentralerna (fram till 2025 NTM-centralerna). Livskraftscentralerna deltar i beredningen av Trafikledsverkets planer och program som experter på trafiksystem och väghållning i sin region. Till exempel för beredningen av planeringsprogrammet lägger livskraftscentralerna fram förslag till planeringsobjekt i landsvägsnätet.

Trafikledsverket utreder och sammanställer också information med olika utredningar om trafikledsnäten. Verket utnyttjar också andras utredningar i kartläggningen av behoven.

2.2 Prioritering av objekt och projekt

De urvals- och prioriteringskriterier som används vid utformningen av programhelheten grundar sig på den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12), vars mål är funktion, säkerhet och hållbarhet. I valen beaktas förändringarna i verksamhetsmiljön samt riktlinjerna i regeringsprogrammet.

Prioritering som grundar sig på konsekvensbedömning behövs, eftersom de identifierade behoven överskrider de tillgängliga penningresurserna. Planeringsvolymen begränsas också av de personalresurser som står till förfogande för planering och att låta planera. Eftersom Trafikledsverkets planreserv redan nu är större än den finansiering som används för genomförandet, ska de nya planeringsobjekten vara så bra att de förbättrar kvaliteten på reserven som helhet.

Målet med bedömningen är att till planeringsprogrammet och investeringsprogrammet välja effektiva och verkningsfulla projekt som är förenliga med målen, eftersom dessa ger de största totala fördelarna. Väljandet ska vara en giltig, upprepbar och genomskinlig process som stöder besluten om att inleda planeringen och genomförandet av projekten. De grunder som används i prioriteringen presenteras i tabell 4.

Planeringssituationen för de utvecklingsprojekt som föreslås för planeringsprogrammet och investeringsprogrammet varierar. För objekt med en utarbetad utredningsplan finns konsekvensuppgifter från projektbedömningen, och för objekt som befinner sig i förplaneringsskedet kan konsekvensuppgifter finnas från förstudie- eller utredningsplaneringen. Utöver dessa kan förslagen omfatta nya utvecklingsprojekt för vilka det endast finns synpunkter på behoven. I beslutsfattandet beaktas också planberedskapens inverkan på tillförlitligheten hos projektens kostnads- och konsekvensuppgifter.

Tabell 4. Grunder som används vid prioriteringen av projekt.

Grunder	
Grunder i anslutning till konsekvensbedömningen ▪ Samhällsekonomisk lönsamhet ▪ Olika trafik- och transportformers funktion, säkerhet och hållbarhet ▪ Betydelsen av behoven (gäller särskilt planeringsobjekt) ▪ Främjande av hållbar rörlighet och samhällsstruktur i stadsregionerna ▪ Främjande av försörjningsberedskapen ▪ Främjande av militär rörlighet	**Andra grunder som påverkar beslutsfattandet** ▪ Avhjälpande av betydande problem eller behov som identifierats i den strategiska lägesbilden av trafiknätet ▪ Förnyande eller reparation av kritiska broar och andra objekt i dåligt skick ▪ Möjliggörande av investeringar i näringslivet ▪ Genomförande av de infrastrukturåtgärder som avtalen om köpta tjänster inom tågtrafiken kräver

<table>
<tr><th colspan="2">Grunder</th></tr>
<tr><td>▪ Främjande av jämlikhet/beaktande av sårbara människogruppers behov
▪ Fördelarnas inriktning på uppgifter som staten ansvarar för (t.ex. främjande av långväga trafik)
▪ Trafikleden är inte placerad i ett naturområde och orsakar inte annars skadliga konsekvenser för naturen</td><td rowspan="2">▪ Beaktande av de regionala särdragen i Trafik 12-planen
▪ Projektets planeringsberedskap, kostnads- och konsekvensbedömningarnas tillförlitlighet, (del)projektens genomförandeordning och tidpunkten för genomförandebeslutet
▪ I fråga om samfinansierade projekt huruvida man har kommit överens om kostnadsfördelningen
▪ Planreservens ändamålsenliga omfattning och tillräckliga personalresurser för planeringen (gäller valen i planeringsprogrammet)</td></tr>
<tr><td>Normativa grunder
▪ Avhjälpande av brister i servicenivån i TEN-T-förordningen
▪ Uppfyllande av kraven i lagen om trafiksystem och landsvägar och banlagen
▪ Avhjälpande av brister i servicenivån i förordningen om huvudleder
▪ Verkställande av vägsäkerhetsdirektivet
▪ Verkställande av plankorsningsbestämmelser</td></tr>
</table>

Vid valet av objekt ska både det strategiska beslutsfattandet och den samhällsekonomiska effektiviteten beaktas. Det strategiska beslutsfattandet utgår från statens uppgifter och mål. Detta perspektiv prioriterar inriktningen av fördelar och konsekvenser till frågor som är väsentliga med tanke på statens uppgifter och mål. Det samhällsekonomiska effektivitetsperspektivet utgår från modellerade och undersökta konsekvenser samt metodiskt härledda värderingar. Detta perspektiv prioriterar projekten genom att maximera fördelarna med den givna budgetbegränsningen.

Det strategiska beslutsfattandet beaktar särdragen i olika beslutssituationer samt beslutsfattarens olika intressen, mål och skyldigheter. Exempelvis ska objekt som uppfyller kraven i TEN-T-förordningen främjas oberoende av andra kriterier, om det inte är möjligt att motivera avvikelser från kraven i förordningen till exempel med en låg trafikmängd eller ett nytto-kostnadsförhållande.

För att prioritera en omfattande projektgrupp och beakta flera olika mål behövs en prioritering som utgår från samhällsekonomisk effektivitet och som är transparent och fri från utarbetarens egna värderingar. Enbart detta räcker dock inte, eftersom det perspektiv som maximerar fördelarna betonar de konsekvenser som kan bedömas i pengar och beaktar inte andra aspekter av samhälleligt beslutsfattande. Exempelvis är många av de projekt som har det bästa nytto-kostnadsförhållandet landsvägsprojekt i stora stadsregioner, varvid största delen av projektens fördelar hänför sig till personbilstrafik. Vid prioriteringen av

projekten måste man dock också beakta målen för främjande av hållbar rörlighet och samhällsstrukturen i stadsregionerna.

Målet med att förena perspektiven är att bättre utnyttja konsekvensuppgifterna i det strategiska beslutsfattandet samt större transparens i utnyttjandet av uppgifterna och i motiveringarna till beslutsfattandet. Med bankapacitetsprojekt som får svag lönsamhet i projektbedömningen förbättras till exempel bannätets funktion och det blir möjligt att utveckla järnvägstrafiken i enlighet med Trafik 12-planen och banlagen. På så sätt främjas alla trafik- och transportformers funktion, säkerhet och hållbarhet.

2.2.1 Proritring av finansieringen basunderhållet

Enligt förklaringsdelen till budgeten för 2026 prioriteras trafikledshållningen enligt följande:

- åtgärder som krävs för den dagliga framkomligheten i trafiknätet
- skicket på det högtrafikerade nätet och det för näringslivet viktiga nätet
- trafiksäkerhet och de möjligheter som digitaliseringen medför.

I åtgärderna beaktas Trafik 12-planens mål om funktion, säkerhet och hållbarhet. Den övergripande säkerheten och beredskapen har blivit allt viktigare. Vid sidan av utvecklingen av trafikledsnätet beaktas i underhållet de prioriterade behoven av försörjningsberedskap och militär rörlighet, vilket inkluderar möjlighet till dubbel användning av trafiknätet i alla trafikledsformer särskilt i TEN-T-nätet, men också i andra delar av nätet. Även om man strävar efter att dämpa ökningen av reparationsskulden, accelererar ökningen av reparationsskulden med den finansiering som anvisats för planperioden 2027–29. Vid säkerställandet av trafikledernas skick beaktas särskilt näringslivets behov. Ramen för styrningen av basunderhållet presenteras på bild 5.

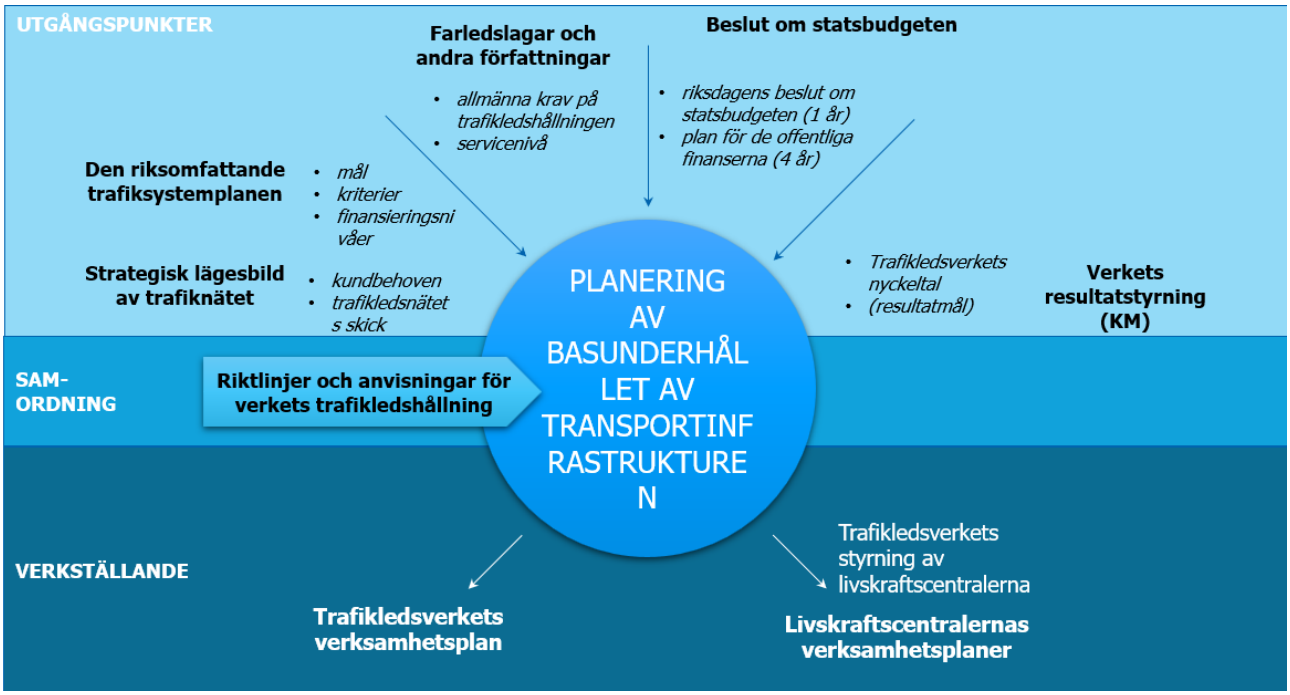

Bild 5. Ramar för styrning av basunderhållet.

Spelrummet i finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen fastställs genom den totala finansieringen av basunderhållet. Daglig trafikering av hela trafiknätet säkerställs. Det innebär dagligt underhåll (skötsel) av trafikledsnätet och grundläggande tjänster för trafikledning. Till dessa hör också landsvägsfärjetrafiken och vintersjöfartens tjänster.

Reparationer av trafikmässigt betydande objekt, objekt med stora konsekvenser eller objekt som är viktiga för näringslivet prioriteras enligt finansieringen. För att bevara skicket på de högtrafikerade lederna, optimera trafikkonsekvenserna och reparera kritiska objekt prioriteras finansieringen för den högtrafikerade delen av nätet. Servicenivån för resten av nätet kan prutas på vid behov.

Prioriteringen av finansieringen av basunderhållet beskrivs närmare enligt trafikform och produktgrupp i planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen.

2.2.2 Val av planeringsobject

Valet av planeringsobjekten och tidtabellerna har förutom konsekvensbedömningarna också påverkats av bland annat behovet av att förnya och reparera kritiska broar och broar i dåligt skick eller andra trafikledsdelar, näringslivets särskilt stora eller brådskande behov och beredningen av paketet för militär rörlighet. Dessutom måste man beakta den befintliga planreserven och de pågående planerna i förhållande till investeringsramen för de kommande åren samt personal- och anslagsresurserna för planeringen. I beredningen har man dessutom beaktat iakttagandet av EU:s TEN-T-krav, bristerna i servicenivån enligt

huvudledsförordningen samt trafiksäkerheten. I tidsplanen har man också beaktat möjligheterna att utnyttja EU-finansiering.

Planeringsfaserna för de vägprojekt som föreslagits till planeringsprogrammet varierar. För vissa av de bedömda objekten har ingen tidigare projektbedömning gjorts och uppfattningen om de åtgärder som ingår i projekten är endast preliminär eller mycket preliminär. Utöver dessa nya planeringsobjekt har förslagen omfattat förplanerade objekt som grundar sig på konsekvensuppgifter från för- eller utredningsplaneringen. Dessutom har förslagen omfattat utredningsplanerade objekt med konsekvensuppgifter som producerats i projektbedömningarna. De metoder som använts vid valet av planeringsobjekt för landsvägsnätet visas på bild 6.

Nya metoder för planeringsprogrammets konsekvensbedömning har utvecklats under 2025. Metoderna har under denna omgång utnyttjats endast vid bedömningen av vägobjekt, eftersom det här redan fanns tillräckligt med föreslagna konkreta planeringsobjekt i vägnätet för att bilda en jämförbar grupp för bedömningen. Det fanns färre föreslagna ban- och farledsobjekt, och många banobjekt var fortfarande i förutredningsskedet. Av de 123 nya planeringsobjekt i landsvägsnätet som föreslagits av de regionala NTM-centralerna och Trafikledsverket föreslås det att 52 inleds antingen 2026 eller i slutet av 2025.

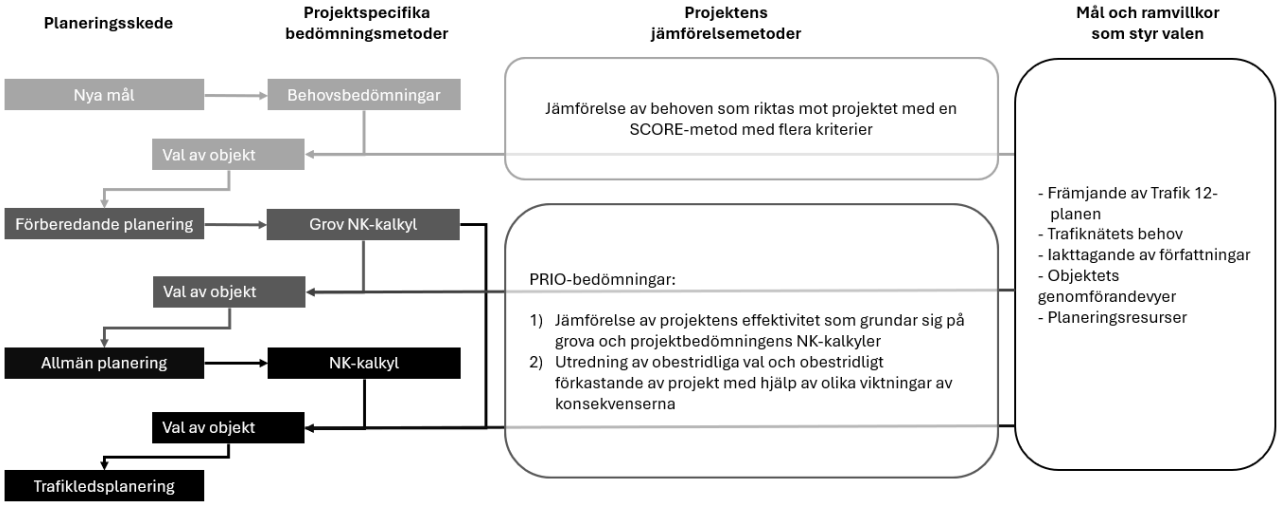

Bild 6. Metoder som använts vid valet av planeringsobjekt för landsvägsnätet.

De nya planeringsobjekten har prioriterats enligt SCORE-metoden med flera kriterier som grundar sig på en metod för bedömning av konsekvenserna för miljön och hälsan som utvecklats för PRIO[2]-

[2] PRIO är ett verktyg som erbjuder en systematisk metod för att granska och jämföra konsekvenserna av projektbedömda objekt. Verktygets verksamhetsprinciper och användningsändamål beskrivs i detalj i bilagan Konsekvensbedömning till publikationen "Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät 2025–2032" i kapitel 5 (Trafikledsverkets publikationer 26/2024).

bedömningarna. En betydande principiell skillnad är att det inte finns forskningsdata om de nya planeringsobjektens konsekvenser och kostnader. Metoden beskrivs närmare i planeringsprogrammet.

Objekten för fortsatt planering omfattar objekt för vilka planeringen redan har producerat planeringsmaterial på förutredningsnivå eller noggrannare (utrednings- och trafikledsplanering), men ingen projektbedömning enligt anvisningarna. För dessa projekt har det för konsekvensbedömningen av planeringsprogrammet tagits fram preliminära kostnadskalkyler med hjälp av kostnadsberäkningssystemet IHKU för infrastrukturprojekt samt preliminära nytto-kostnadskalkyler med vägprojektens konsekvensmodell IVAR. De projektåtgärder som används i de grova kalkylerna baserar sig på material från NTM-centralerna och en bedömning av de åtgärder som ingår i projektet.

Objektens jämförelse och prioritering har genomförts med PRIO-verktyget som utvecklats för att jämföra förbättrings- och utvecklingsprojekt. Med verktyget kan man jämföra objektens effektivitet enligt T12-planens huvudsakliga målområden och göra projektval som maximerar fördelarna med programmet inom den givna budgeten. I planeringen har de fyra redan projektbedömda objekten jämförts med objekt som bedömts med grova nytto-kostnadsförhållanden, även om bedömningen av konsekvenserna av de sistnämnda är förknippad med klart mer osäkerhet.

En bedömning av föremålen för konsekvenserna i anslutning till bedömningen av de sociala konsekvenserna gjordes för 14 objekt för fortsatt planering i vägnätet, särskilt ur sårbara befolkningsgruppers synvinkel. I metoden granskades projektens konsekvenser för tillgängligheten och framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda säkerheten samt buller som orsakas av trafiken. I bedömningen beaktades tre centrala sårbara befolkningsgrupper: barn och unga, personer med rörelsenedsättning och äldre samt låginkomsttagare. Ur dessa gruppers synvinkel granskades bland annat skolresor, tjänster och arbetsplatser, förändringar i trafikinfrastrukturens framkomlighet samt den upplevda säkerheten i trafikmiljön.

Bedömningen av föremålen för konsekvenserna grundar sig på tre dimensioner: konsekvensens storlek, känsligheten i projektets influensområde och den exponerade befolkningens storlek (omfattning). Konsekvensens betydelse bestäms utifrån dessa uppgifter och kan ställas i proportion till omfattningen, vilket gör det möjligt att jämföra projekt av olika storlek. I de bedömda projekten förbättrades tillgängligheten och framkomligheten till exempel av utvecklingen av gång- och cykelarrangemangen, byggandet av underfarter och förbättringen av kollektivtrafikens infrastruktur. Den upplevda säkerheten förbättrades särskilt av åtgärder som förbättrade förhållandena för fotgängare och cyklister eller ökade belysningen. Bullerkonsekvenserna bedömdes utifrån de bullerbekämpningsåtgärder som planerats i projekten.

2.2.3 Val av utvecklingsprojekt

Beredningen av investeringsprogrammet och bedömningen av dess konsekvenser utgör en iterativ process där investeringsprogrammet utvecklas i den riktning som eftersträvas utifrån bedömningen och

andra uppställda mål. Till planeringen av utvecklingslösningar för trafiknätet hör en samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning samt en bedömning av tillgänglighetskonsekvenserna, de ekonomiska konsekvenserna, miljökonsekvenserna och de sociala konsekvenserna. Trafikledsprojekt som framskrider i beslutsfattandet är i allmänhet samhällsekonomiskt relativt lönsamma.

Cirka 150 vägprojekt eller vägprojekthelheter har ingått i granskningen av investeringsprogrammet. De granskade vägprojekten har valts utifrån NTM-centralernas planer på olika nivåer. NTM-centralernas planer grundar sig vanligtvis på behov som har framkommit bl.a. i de regionala trafiksystemplanerna. Det har funnits planeringsmaterial om projekten och åtminstone preliminära bedömningar av konsekvenserna tillgängliga.

I beredningen av investeringsprogrammet har cirka 25 bannätsutvecklingsprojekt eller projekthelheter föreslagits, av vilka en del också har ingått i det föregående investeringsprogrammet. Dessutom har man i det inledande beredningsskedet beaktat de stora behoven av ombyggnad av vissa banavsnitt och broar som hör till den grundläggande trafikledshållningen och är centrala för trafikerbarheten. En del av banprojekten har bara framskridit till järnvägsplaneringsfasen, så deras kostnadskalkyler och eventuellt även projektinnehåll preciseras ännu i takt med att planeringen framskrider. Under beredningen av investeringsprogrammet har flera behovsutredningar, järnvägsplaner och projektbedömningar färdigställts eller varit i färdigställandeskedet. I takt med att beredningen framskridit har den preciserade informationen också använts i PRIO-granskningarna. Förhands- och banplanering i anslutning till bannätet som pågår eller håller på att inledas ger utgångsuppgifter för utarbetandet av följande investeringsprogram.

Endast några farledsprojekt har föreslagits till investeringsprogrammet. Utvecklingen av farledsnätet grundar sig på olika aktörers projektbehov, för vilka man gör projektbedömningar utifrån förhands- eller utredningsplaner. De mest potentiella utvecklingsobjekten i det nuvarande farledsnätet har kartlagts bland investeringsprojekten för farleder. Vid identifieringen har man utnyttjat tidigare projektbedömningar och logistiska och trafikmässiga behov som identifierats för projekten samt hamnarnas betydelse i trafiksystemet, som bedömts utifrån hamnarnas trafikvolymer. Till investeringsprogrammet har föreslagits en projekthelhet för små utvecklingsprojekt för farleder som redan ingick i det föregående investeringsprogrammet samt en fördjupning av Brahestads farled. Utöver dessa har man preliminärt föreslagit en fördjupning av farleden Kuopio–Idensalmi som ännu är i planeringsskedet samt en fördjupning av farleden till Karleby stamhamn.

Förbättringen av landsvägar, ombyggnaden av banor samt farledsförbättringar med små kostnader eller förbättring av andra farleder än farleder för handelssjöfart genomförs med finansiering av basunderhållet och är således i princip inte projekt som ingår i investeringsprogrammet. Eftersom det med finansieringsramen för basunderhållet är möjligt att genomföra endast enskilda projekt, har de också inkluderats i investeringsprogrammet.

Bedömningen av de sociala konsekvenserna gjordes som en kvalitativ bedömning av investeringsprogrammets projekt. I utvärderingen utnyttjades bland annat Statistikcentralens befolkningsuppgifter. I bedömningen av den sociala hållbarheten har man fäst särskild uppmärksamhet vid projekt som ligger i områden där sårbara grupper rör sig eller bor. Sådana är till exempel projekt i närheten av skolor samt postnummerområden där över en fjärdedel av hushållen hör till de två minsta inkomstdecilerna.

Flera av projekten i investeringsprogrammet förbättrar förutsättningarna för gång- och cykeltrafik, ökar trafiksäkerheten och främjar hälsan genom aktiv rörlighet. En del av dessa projekt finns i närheten av skolor och ekonomiskt sårbara områden. De nya gång- och cykellederna samt utvecklingen av persontrafikplatserna förbättrar de tillgängliga resekedjorna för personer med rörelse- och funktionsnedsättningar. Projekt där man bygger över- eller underfarter minskar trafikledernas barriäreffekt och gör det lättare att röra sig. Avlägsnandet av plankorsningar ökar säkerheten i spår- och vägtrafiken, men kan orsaka omvägar och öka trafikledens barriäreffekt. Bullerskydden som ingår i vägprojekten förbättrar trivseln i boendemiljön och minskar de hälsorisker som bullret orsakar. Nya konstruktioner, såsom broar och bullerhinder, har konsekvenser för landskapet.

De projektbedömda utvecklingsprojekten

Granskningen har omfattat sammanlagt 84 projektbedömda vägprojekt och 29 projektbedömda banprojekt som uppfyller förutsättningarna för att inkluderas i investeringsprogrammet. De projekt, vars planering ännu är i ett för tidigt skede, har lämnats utanför granskningen. De projektbedömda vägprojekten har omfattat sammanlagt 120 separata projektalternativ och banprojekten 87 separata projektalternativ.

I samband med bedömningen av investeringsprogrammets konsekvenser har man med hjälp av PRIO-verktyget jämfört konsekvenserna av de projekt som föreslås. Eftersom endast en del av de föreslagna farledsprojekten har bedömts, har det i detta sammanhang inte gjorts några PRIO-granskningar av dem.

Resultaten av PRIO-beräkningarna producerar information om konsekvenserna av investeringsprogrammets projektkorg och om vilka målområden som betonas särskilt i korgen. Beräkningarna ger dessutom information om effekterna av de projekt som inte omfattas av programmet. Resultaten av jämförelsen kan dessutom utnyttjas under investeringsprogrammets kommande beredningsrundor, t.ex. vid beslutsfattande om nya projekt som ska tas med i programmet. Under den pågående programrundan har PRIO-verktyget för första gången också utnyttjats som grund för valen. Detta gjorde det möjligt att utnyttja den information som producerats som stöd för konsekvensbedömningen mer konsekvent än tidigare. Materialet som använts i granskningarna baseras på projektbedömningar, vars resultat blev klara senast i september 2025. Högklassiga PRIO-granskningar förutsätter aktuella projektutvärderingar av en omfattande projektgrupp. Täckningen för projektbedömningarna i investeringsprogrammets projekt är redan på en bra nivå, vilket gör uppgifterna om konsekvenserna mer användbara och gör det lättare att fatta kunskapsbaserade beslut.

Utvecklingsprojektens PRIO-granskningar beskrivs mer omfattande i investeringsprogrammet.

2.3 Växelverkan och samarbete

Trafikledsverket satsar på att dess verksamhet är öppen, planmässig och inkluderar olika parter. Samarbetet omfattar kommuner, landskapsförbund, livskraftscentraler (fram till 2025 NTM-centraler), företagskunder, organisationer som representerar olika befolknings- och trafikantgrupper, hamnar och rederier samt andra aktörer inom branschen. Synpunkter och behov lyfts fram särskilt i det regionala trafiksystemarbetet, som Trafikledsverket deltar i samt vid Trafikledsverkets samarbetsmöten med aktörer inom näringslivet och organisationer som representerar trafikantgrupper. Beredningen av programhelheten grundar sig på Trafikledsverkets kontinuerliga växelverkan med en omfattande grupp av intressenter.

Beredningen av planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen grundar sig på en etablerad, kontinuerlig växelverkan med olika aktörer. Livskraftscentralerna har en betydande roll i väghållningen. Samarbetet med livskraftscentralerna sker dessutom i samarbetsnätverk som behandlar väghållningens behov och förändringar i verksamhetsmiljön. För bannätets del sker växelverkan i nära samarbete med operatörerna och andra centrala aktörer. Utifrån den insamlade information riktas bland annat bannätets reparationsåtgärder till de objekt som är mest centrala med tanke på bannätets användbarhet. Även när det gäller farleder är växelverkan ett kontinuerligt samarbete med aktörer inom branschen. Samarbetet inom näringslivet framhävs särskilt när det gäller säkerställandet av vintersjöfartens behov och tjänster.

Utarbetandet av planeringsprogrammet grundar sig på ett omfattande samarbete med olika myndigheter och intressentgrupper. Planeringsprogrammet för landsvägsnätet bereds tillsammans med livskraftscentralerna (fram till 2025 NTM-centralerna). För bannätets del stöder sig programmet på trafiksystemarbete, nätverksmässiga behov och behovsbaserad prioritering. För farledernas del stöder sig beredningen av programmet på de utvecklingsbehov som olika aktörer lyft fram. Trafikledsverket ordnar regelbundna möten för att följa upp behoven och förändringarna i verksamhetsmiljön, och kompletterar planeringen med omfattande behovs- och utvecklingsutredningar.

Beredningen av investeringsprogrammet grundar sig på kontinuerlig växelverkan. Kommunernas och landskapens sakkunskap utgör ett centralt kunskapsunderlag och aktuell information om regionernas projekt och utvecklingsbehov används för att skapa programmets innehåll. Livskraftscentralerna (fram till 2025 NTM-centralerna) deltar i beredningen som experter på trafiksystemet och väghållningen i sina egna regioner. På detta sätt säkerställs att de lokala behoven beaktas i beredningen av programmet.

Det informeras aktivt om programmens utgångspunkter, mål och framskridande, och beredningen behandlas också vid möten inom trafikförvaltningsområde. Information om beredningen av

programutkasten ges i tid och myndigheterna, andra intressentgrupper och medborgarna ges möjlighet att framföra sina åsikter om programmen. I kommunikationen betonas transparens och begriplighet.

3 Basunderhåll och planering 2026 ("Imorgon")

3.1 Basunderhållets huvudbudskap

Huvudbudskapen i planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen har sammanfattats i en lättbegriplig form. Huvudbudskapen berättar vad basunderhållet handlar om och vad finansieringen av basunderhållet räcker till för under planperioden. Trafikledsverket informerar också om hur finansieringen riktas om det finns mer eller mindre finansiering än i nuläget. I budskapen sammanfattas också framtidsutsikterna för basunderhållet efter planperioden.

1. **Syftet med basunderhållet är att säkerställa det befintliga trafikledsnätets framkomlighet och skick.** Anslagen för basunderhållet används för att finansiera väg- och banhållningen samt farledshållningen. När finansieringen är otillräcklig prioriteras de åtgärder som krävs för trafiknätets dagliga framkomlighet, såsom skötsel, trafikstyrning och isbrytning. Man strävar också efter att ombesörja skicket och trafiksäkerheten på det högtrafikerade nätet och det för näringslivet viktiga nätet.
2. **Finansieringsnivån för basunderhållet sjunker till en mycket knapp nivå.** Finansieringen är på en relativt god nivå 2024–2026 tack vare regeringens reparationsskuldmedel för väghållningen. Finansieringen kommer att sjunka till en mycket låg nivå 2027–2029.
3. **Spelrummet vid fördelningen av finansieringen av basunderhållet är litet** på grund av den knappa finansieringen och de långa avtalen. Den tillgängliga reparationsfinansieringen räcker endast till för de mest högtrafikerade lederna. Punktreparationer, såsom lagning av beläggningar och byte av trasiga växlar, genomförs i den mån det är möjligt. Åtgärderna som krävs för förebyggande underhåll kan inte genomföras i rätt tid. Planerade ombyggnadsprojekt på bannätet måste avbrytas. Detta ökar antalet senare nödvändiga reparationer och kostnaderna för dem. Finansieringen räcker knappt till för att förbättra trafiknätet. **Under planperioden försämras trafikledernas skick och reparationsskulden ökar** utanför det högtrafikerade nätet, vilket också syns i människornas vardag och i näringslivets transporter.
4. **Med den nuvarande finansieringen av basunderhållet kan man inte uppfylla trafiksystemets mål och en betydande mängd viktiga behov hamnar utanför planen.** Med tilläggsfinansiering skulle man också kunna hålla det medeltrafikerade vägnätet i skick, fortsätta med kritiska reparationer av bannätet, öka reparationerna av broar och genomföra effektiva små förbättringsprojekt. Med dessa skulle man främja målen i Trafik 12-planen och betjäna det finska samhället och den finska konkurrenskraften i stor utsträckning.

5. **Om finansieringen av basunderhållet minskas ytterligare blir man tvungen att skära ned på nödvändiga reparationer av trafikledernа även på det mest högtrafikerade nätet.** Man skulle också bli tvungen att kompromissa med skötseln som påverkar den dagliga framkomligheten.
6. **Basunderhållets framtidsutsikter överskuggas av ökade behov och osäkerhet kring finansieringsnivån.** Utsikterna påverkas förutom av förändringar i verksamhetsmiljön i synnerhet av om finansieringsnivån för basunderhållet enligt Trafik 12-planen stiger från och med 2030. Dessutom ökar kostnaderna för trafikstyrning och isbrytning och flera livscykelprojekt överförs från basunderhållet till finansiering.

3.2 Fördelning av finansieringen av basunderhållet 2026

Fördelningen av finansieringen av basunderhållet 2026 presenteras per trafikledsform och produkt på bilderna 7 och 8. Jämfört med 2025 finns det 80 miljoner euro mindre i finansiering av reparationsskulden. Främst på grund av detta är finansieringen av reparationsprodukten 92 miljoner euro lägre än året innan. Finansieringen av förbättring och planering minskar med 86 miljoner euro, vilket är 48 procent mindre än året innan. År 2025 fick man på en gång 80 miljoner euro i MBT-finansiering, som används under flera års tid. Finansieringsnivån för skötsel och trafiktjänster förblir på samma nivå som 2025. Prioriteringen av finansieringen av basunderhållet per produkt och trafikledsform beskrivs närmare i planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen.

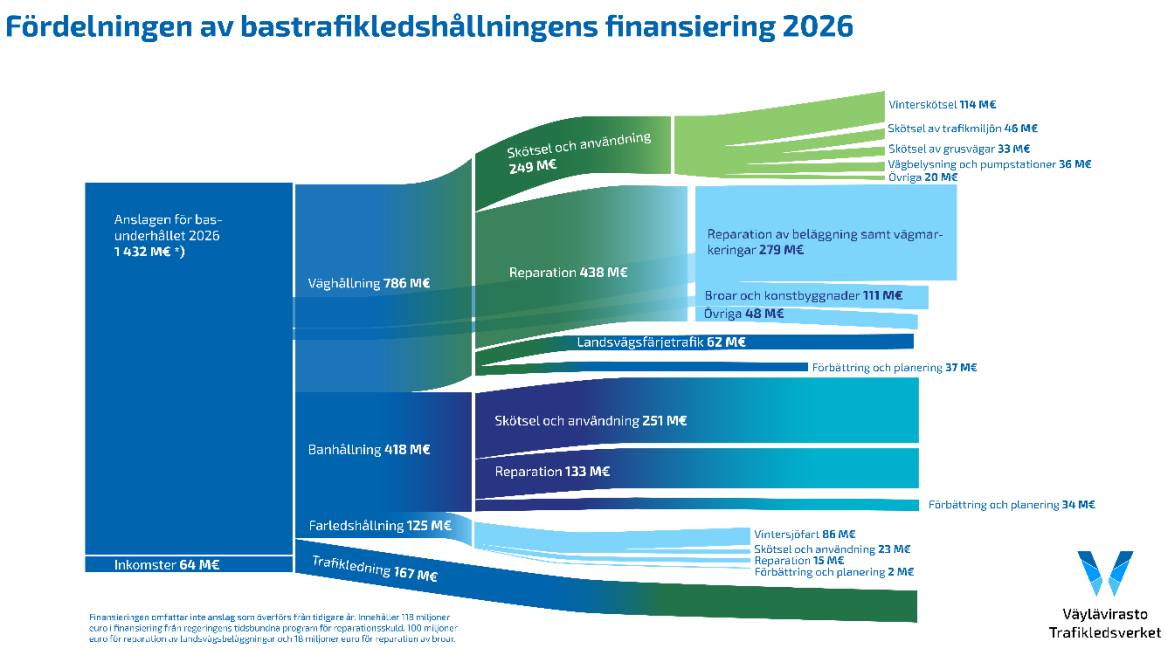

Bild 7. Fördelning av finansieringen av basunderhållet 2026.

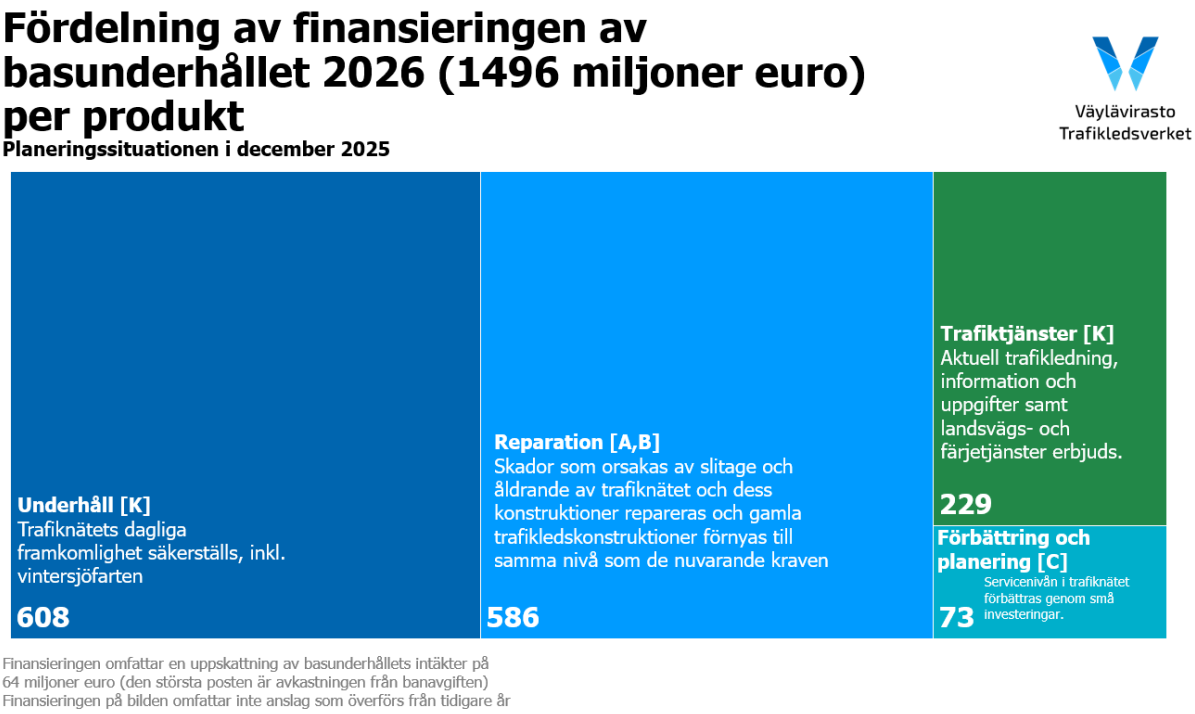

Bild 8. Fördelning av finansieringen av basunderhållet per produkt 2026.

I samband med uppdateringen av Trafik 12-planen har man identifierat ett behov av att avsevärt höja finansieringsnivån för basunderhållet. Med tilläggsfinansieringen skulle man hantera ökningen av reparationsskulden för trafikledernа, trygga nivån på skötseln och trafiktjänsterna samt göra det möjligt att genomföra mindre förbättringsprojekt och åtgärder som främjar trafikens funktion, säkerhet och hållbarhet.

Produktgrupper inom trafikledshållningen är skötsel, reparation, förbättring och trafiktjänster. Finansiering reserveras först för trafikledsunderhåll, trafikstyrning, landsvägsfärjetrafik och vintersjöfartstjänster. Dessa säkerställer den dagliga framkomligheten. Största delen av den övriga finansieringen av basunderhållet används för reparation av trafikledernа.

Trafikledsnätets och basunderhållets nuläge och produktgrupper samt de långsiktiga utsikterna presenteras i planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen.

3.3 Planering år 2026

Planering av landsvägsnätet

Programmet för planeringsobjekten i landsvägsnätet har utarbetats utifrån de planeringsbehov som de regionala NTM-centralerna och Trafikledsverket identifierat. Med planeringsprogrammet strävar man

efter att främja vägobjektens planeringsberedskap samt med hjälp av förutredningar och mer omfattande nätverksutredningar utreda lägesbilden och framtida planeringsbehov.

I tabellerna 5 och 6 listas i vägnummerordning de pågående väg- och byggplaner för vägnätet samt de utredningsplaner som presenteras i planeringsprogrammet och som inleds 2026. Objekten visas också på kartan på bild 9. Närmare beskrivningar av objekten finns i planeringsprogrammet.

Livskraftscentralerna gör dessutom egen planering som inte ingår i planeringsprogrammet.

Tabell 5.Väg- och byggplaner för landsvägsnätet som pågår 2026.

Planeringsobjekt	**I investeringsprogrammet 2025–2032**	**Ny eller fortlöpande**	**Planeringskostnader (M€)**	**Numret i bild 9**
Rv 1 och lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo, VP	Nej	Ny	0,30	1
Rv 3 Kyrofors–Ikalis, VP	Nej	Fortlöpande	0,44	2
Rv 3 förnyande av Salmi bro, Ikalis, VP	Nej	Ny	0,30	3
Rv 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio körfältsarrangemang och bullerskydd, VP	Nej	Ny	0,50	4
Rv 3 Ylöjärvi–Tavastkyro, VP	Nej	Fortlöpande	1,20	5
RV 4 Ijo omfartsväg, VP**	Nej	Fortlöpande	3,60	6
Rv 4 vid Jyväskylä, VP	Nej	Fortlöpande	0,28	7
Rv 4 förbättring av reservlandningsplatsen i Joutsa och Joutsansalmi II bro, VP	Nej	Fortlöpande	0,85	8
Rv 5 förnyande av Savilahti bro, S:t Michel, VP	Ja	Fortlöpande	0,40	9
Rv 6 och lv 365, gång- och cykelväg mellan Koria och Kuusankoski, VP	Nej	Fortlöpande	0,15	10
Rv 6 vid Kouvola (Keltti–Puhjo, ersättningsinvestering för Keltti bro), BP	Nej	Fortlöpande	1,20	11
Rv 8 och lv 724 Vasa förbindelseväg på avsnittet Metviken–Smedsbyvägen, uppdatering av vägplanen (Ny)	Ja	Ny	0,05	12
Rv 8 breddning av Bäckliden–Brännbacken, VP	Nej	Fortlöpande	0,40	13
Rv 8 Virmo bro, Virmo, VP	Nej	Fortlöpande	0,35	14
Rv 8 Ytterjeppo anslutning, Nykarleby, VP	Nej	Fortlöpande	0,37	15
Rv 9 Aura centrums planskilda anslutning, VP	Nej	Fortlöpande	1,40	16

Planeringsobjekt	I investeringsprogrammet 2025–2032	Ny eller fortlöpande	Planeringskostnader (M€)	Numret i bild 9
Rv 9 Jämsä–Korpilahti, anslutnings- och omkörningsarrangemang, ändring av VP	Nej	Fortlöpande	1,07	17
Rv 9 förbättring vid Leppävesi bro, Jyväskylä, VP	Nej	Fortlöpande	0,35	18
Rv 9 förbättring vid Metsolahti bro, Laukas, VP	Nej	Fortlöpande	0,75	19
Rv 9 Tammerfors–Orivesi, avsnittet Käpykangas–Orivesi, VP	Nej	Fortlöpande	1,76	20
Rv 12 och Sv 65, Vaitinaros planskilda anslutning, Tammerfors, VP	Nej	Fortlöpande	1,00	21
Rv 12 Joutjärvi–Nyby, VP	Nej	Fortlöpande	1,61	22
Rv 12 Tammerfors (Alasjärvi) – Kangasala (Huutijärvi), VP	Nej	Fortlöpande	1,70	23
Rv 20 Korvenkylä–Kiminge, VP**	Nej	Fortlöpande	2,40	24
Rv 21 Maunu–Ropinsalmi, Enontekis VP	Nej	Fortlöpande	1,20	25
Rv 21 Ropinsalmi–Ailakkalahti, Enontekis, VP	Nej	Fortlöpande	1,60	26
Rv 25 Hyvinge och Mäntsälä, VP	Nej	Fortlöpande	1,07	27
Rv 25 Ekenäs anslutningar, VP	Nej	Fortlöpande	1,14	28
Sv 50 Ring III på avsnittet sv 51 – Mankby, etapp 1, VP	Nej	Fortlöpande	0,38	29
Sv 50 Ring III på avsnittet Lv 135 Flygstationsvägen – Sv 45 Tusbyleden, etapp 1, VP	Nej	Ny	0,50	30
Sv 51 Getberg planskilda anslutning, Kyrkslätt, VP*	Nej	Ny	0,52	31
Sv 77 förbättring vid Oikari bro, Kyyjärvi, VP	Nej	Ny	0,25	32
Sv 92 Karigasniemi gränsövergångsställe, Utsjoki, VBP	Nej	Fortlöpande	0,20	33
Lv 120 kvalitetsrutt för hållbar trafik på Vichtisvägen och dess fortsatta planer, BP	Nej	Fortlöpande	0,23	34
Lv 152 Tavastehusleden–Tusbyleden (Ring IV), VP*	Nej	Ny	2,54	35
Lv 749 Nykarleby–Jakobstad gång- och cykelled, VP	Cykelvägsförslag***	Fortlöpande	0,55	36
Lv 937 förbättring vid Pello bro, Pello, VBP	Ja	Ny	0,35	37
Lv 6113 och 16620 (rv 9) förbättring av förhållandena för gång- och cykeltrafik på avsnittet Muurame–Keljonkangas, VP	Cykelvägsförslag***	Fortlöpande	0,65	38

Planeringsobjekt	I investeringsprogrammet 2025–2032	Ny eller fortlöpande	Planeringskostnader (M€)	Numret i bild 9
Lv 11507 norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland, VP	Nej	Fortlöpande	1,00	39
Rv 4 planering av projektet Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi*	Nej	Fortlöpande	4,60	I

* Separat anslag eller fullmakt som riksdagen beviljat i budgeten

** MBT-åtgärd 2024–2027

*** Objektet presenteras i publikationen av investeringsprogrammet 2025–2032 som ett möjligt objekt för regionala cykelvägsnät och betydande cykelturistrutter.

Tabellens förkortningar: rv = riksväg, sv = stamväg, lv = landsväg, VP = vägplan, BP = byggplan, VBP = väg- och byggplan, M€ = miljoner euro, förslag till cykelväg = objektet har utsetts till ett eventuellt cykelvägsobjekt i investeringsprogrammet

Tabell 6. Utredningsplaner för landsvägsnätet.

Planeringsobjekt	Ny, begynnande eller fortlöpande	Planeringskostnader (M€)	Bokstaven i bild 9
Rv 2 Nummela–Högfors, MKB+UP	Fortlöpande	0,85	A
Rv 9 Kanavuori–Lievestuore, MKB+UP	Fortlöpande	1,00	B
Rv 9 Korpilahti–Jyväskylä, MKB+UP	Fortlöpande	1,23	C
Sv 51 Munkkulla–Sunnanvik, MKB+UP	Fortlöpande	0,54	D
Sv 63 Förbättring Ina–Kaustby, UP	Fortlöpande	0,25	E

Tabellens förkortningar: rv = riksväg, sv = stamväg, UP = utredningsplan, MKB = miljökonsekvensbedömning

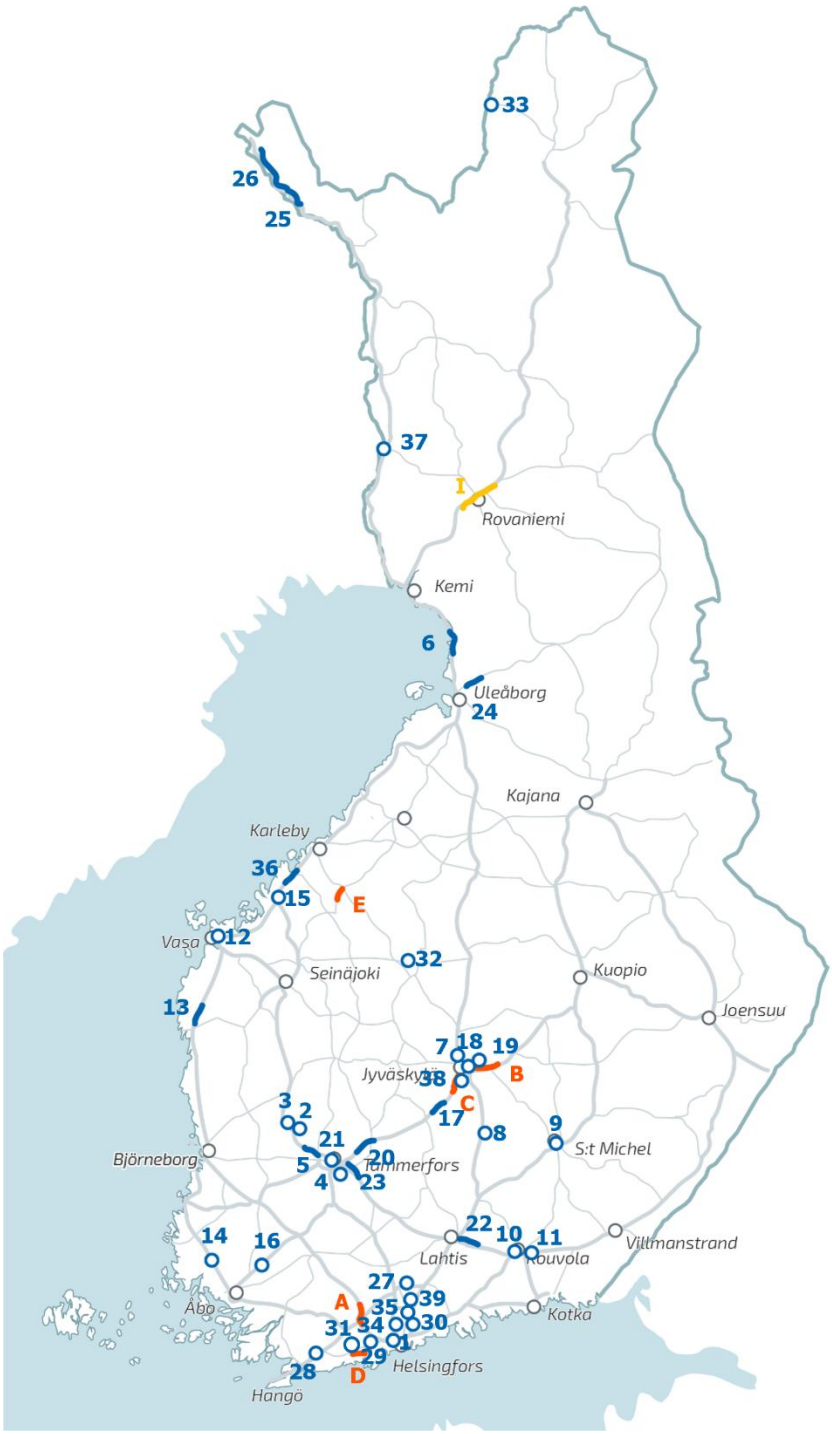

Bild 9. Landsvägsnätets utrednings- och vägplaner 2026.

I planeringsprogrammet ingår dessutom utredningar och planer på förplaneringsnivå, med vilka man i större utsträckning kartlägger landsvägsnätets planerings- och investeringsbehov. Med hjälp av projektbedömningarna får man närmare information om konsekvenserna av tidigare planerade projekt, vilket också är nödvändigt när beslut fattas om följande etapper eller genomförandet. Finansiering reserveras också årligen för beredningen av ansökningar om EU-stöd. De nya utredningarna och planerna på förplaneringsnivå som påbörjas 2026 och som fortsätter från 2025 presenteras i tabell 7.

Tabell 7. Landsvägsnätets utredningar och planer på förplaneringsnivå.

Områdesreserveringsplaner	**Ny eller fortlöpande**
Rv 4 Siikalatva tätortsplatser	Fortlöpande
Förbättring av rv 4 vid Oravakivensalmi, Joutsa	Ny
Rv 8 vid Virmo	Ny
Rv 9 Pumperi–Aholaita	Fortlöpande
Rv 10 ombyggnad till 4 körfält på sträckan Sv 40 – Loukinainen	Ny

Olika typer av förutredningar	**Ny eller fortlöpande**
Rv 4 Utsjoki gränsövergångsställe	Fortlöpande
Rv 4 parallellarrangemang vid Vuojärvi reservlandningsplats	Fortlöpande
Rv 5 Varkaus–Leppävirta	Fortlöpande
Rv 6 bevarande av hastighetsbegränsningen 100 km/h mellan Forsby och Davidstad	Fortlöpande
Rv 6 vid Parikkala	Ny
Rv 6 Raatekangas–Uuro, Joensuu och Kontiolax	Ny
Rv 6 vid Simpele	Fortlöpande
Rv 6 förnyande av Syrjäsalmi bro, Kides	Fortlöpande
Rv 6 Uttis–Davidstad	Ny
Riksväg 8 och huvudbanan Storby överfartsbro i Karleby	Ny
Rv 13 Jyväskylä–S:t Michel	Ny
Rv 26 vid Davidstad	Ny
Sv 40 (E18) på sträckan rv 8 – rv 10	Ny
Sv 52 Salo–Jockis	Ny
Sv 52 Ekenäs–Salo	Fortlöpande
Sv 80 Kolari–Sodankylä	Ny
Lv 353 Keskikoski bro (I och II)	Ny
Lv 637 Jyväskylä-Laukas	Fortlöpande
Lv 2850 Riihimäki–Hyvinge kvalitetskorridor	Fortlöpande
MBT-planering i Helsingforsregionen: Mobilitetsundersökning, väg	Ny
Överensstämmelse med kraven om dubbla användningsområden i TEN-T-nätet, fördjupad granskning av landsvägarna	Ny

Olika typer av förutredningar	Ny eller fortlöpande
Beredskap för Trafik 12-utredningar	Ny
Utredning av ny vägförbindelse till Norvajärvi	Fortlöpande
Uppdatering av lägesbilden och målen för cykeltrafiknäten	Ny
Rastplatser för tung trafik, laddning, utredningar för främjande	Ny
Broars och tunnlars resiliens: risker och återhämtning från dem	Ny
Utredning av nya broplatser, Lappland	Fortlöpande
Riksomfattande knuthållplatsutredning, uppdatering, väg	Ny

Tabellens förkortningar: rv = riksväg, sv = stamväg, lv = landsväg

Planering av banor

Innehållet i planeringsprogrammet för järnvägsnätet grundar sig i stor utsträckning på att främja planeringsberedskapen för objekten i investeringsprogrammet. Programmet innehåller också omfattande utredningar och projektbedömningar på förplaneringsnivå samt mer omfattande utredningar på nätverks- och trafiksystemnivå som producerar en lägesbild och information om behoven av att främja och effekterna av följande planeringsskeden samt främjar planeringsberedskapen. Programmet omfattar också bland annat planering av broobjekt. Utöver järnvägens planeringsobjekt som presenteras i denna publikation fortsätter även några andra planeringsobjekt som pågått 2025 under 2026.

I tabell 8 och på bild 10 presenteras betydande planeringsobjekt, inbegripet planeringsobjekt som riksdagen särskilt utsett och som ska finansieras med finansiering utanför planeringsprogrammet. Övriga planerings- och utredningsobjekt för järnvägarna listas under tabellen. Närmare beskrivningar av objekten finns i planeringsprogrammet.

Tabell 8. Betydande planeringsobjekt i järnvägsnätet.

Planeringsobjekt	I investeringsprogrammet 2025–2032	Ny eller fortlöpande	Planeringskostnader (M€)	Numret i bild 10
Fortsatt utredning och projektbedömning av lastningsplatsen för råvirke i Idensalmi	-	Fortlöpande	0,15	1
Imatra–Joensuu, JP	Ja	Fortlöpande	6,00	2
Spår för banhållningen i Östra Finland, åtgärdsutredning	-	Ny	0,14	

Planeringsobjekt	I investeringsprogrammet 2025–2032	Ny eller fortlöpande	Planeringskostnader (M€)	Numret i bild 10
Förnyande av järnvägsbroarna över Kaakamojoki och Kiehimäenjoki, JP	-	Ny	0,88	3
Kemi älv–Isohaara dammbroar, förutredningar och preliminär UP	-	Fortlöpande	0,53	4
Karleby–Yxpila, JP	-	Fortlöpande	0,55	5
Kotka: Kotolahti–Mussalo spårförbindelse	Ja	Fortlöpande	0,40	6
Villmanstrands trafikplats, JP	Ja	Fortlöpande	1,00	7
Uppdatering av lägesbilden för bannätets nätverk av lastningsplatser för råvirke	Ja	Ny	0,04	
Riihimäkis nya lastningsplats för råvirke, UP	-	Ny	0,50	8
Fortsatt planering av Savolaxbanan på avsnittet Idensalmi–Kontiomäki	Ja	Fortlöpande	1,50	9
Savolaxbanan på avsnittet Kuopio–Idensalmi, behovsutredning	-	Fortlöpande	0,15	10
Tammerfors–Nokia tilläggsspår, UP och MKB	-	Fortlöpande	5,00	11
Åbo–Toijala, behovsutredning och projektbedömning	-	Ny	0,12	12
Planering av järnvägsförbindelser med europeisk spårvidd Torneå–Haparanda–Kemi*	-	Fortlöpande	20,00	I
Utveckling av stambanan: Riihimäki–Tammerfors utvecklingsplanering*	Ja	Fortlöpande	22,00	II
Utveckling av Kustbanan Karis–Köklax*	-	Fortlöpande	80,00**	III
Savolaxbanan på avsnittet Kouvola–Kuopio planering av hastighets- och kapacitetshöjning*	Ja	Fortlöpande	4,20	IV
Planering och reparation av Sydbottenbanan*	-	Fortlöpande	15,00**	V
Planering av banan Tammerfors–Jyväskylä*	-	Fortlöpande	18,00	kg
Planering av elektrifieringen av banavsnittet Torneå–Kolari*	-	Fortlöpande	7,50	VII

* Separat anslag eller fullmakt som riksdagen beviljat i budgeten

** Kostnaden omfattar genomförande- och planeringsfinansiering

Tabellens förkortningar: JP = järnvägsplan, UP = utredningsplan, MKB = miljökonsekvensbedömning, BehovsU = behovsutredning, M€ = miljoner euro

Utöver de ovan nämnda innehåller planeringsprogrammet följande planerings- och utredningsobjekt på banorna:

- Uppdatering av järnvägsnätets helhetsbild och samlande utredningar av det mer omfattande järnvägsnätet (bland annat Savolaxbanan, bangårdar, fortsatt elektrifiering, tvärgående förbindelser)
- Utredningar och granskningar av persontrafikplatser
- Utredningar, planer och projektbedömningar som gäller bangårdar, uppdatering av samlande utredningen
- Överensstämmelse med kraven om dubbla användningsområden i TEN-T-nätet, fördjupad granskning (Ny)
- Beredskap för Trafik 12-utredningar (Ny)
- MBT utrednings- och planeringsobjekt i samarbete med andra aktörer (bland annat närtrafik, stationsområden)
- Trafikundersökning i anslutning till MBT-planeringen i Helsingforsregionen (Ny)
- Separata utredningar, bland annat riksomfattande granskning av spårbredden, infrastrukturbehoven för spårreformen
- Planer för grundlig förbättring och reparation av banor
- Planer för förbättring av säkerheten vid plankorsningar
- Broobjekt (bl.a. stora broobjekt i norra Finland)
- Utredningar av förbindelsesträckor (såsom Kolari–Torneå–Laurila Ajos/Uleåborg Oritkari, preciserande utredning)

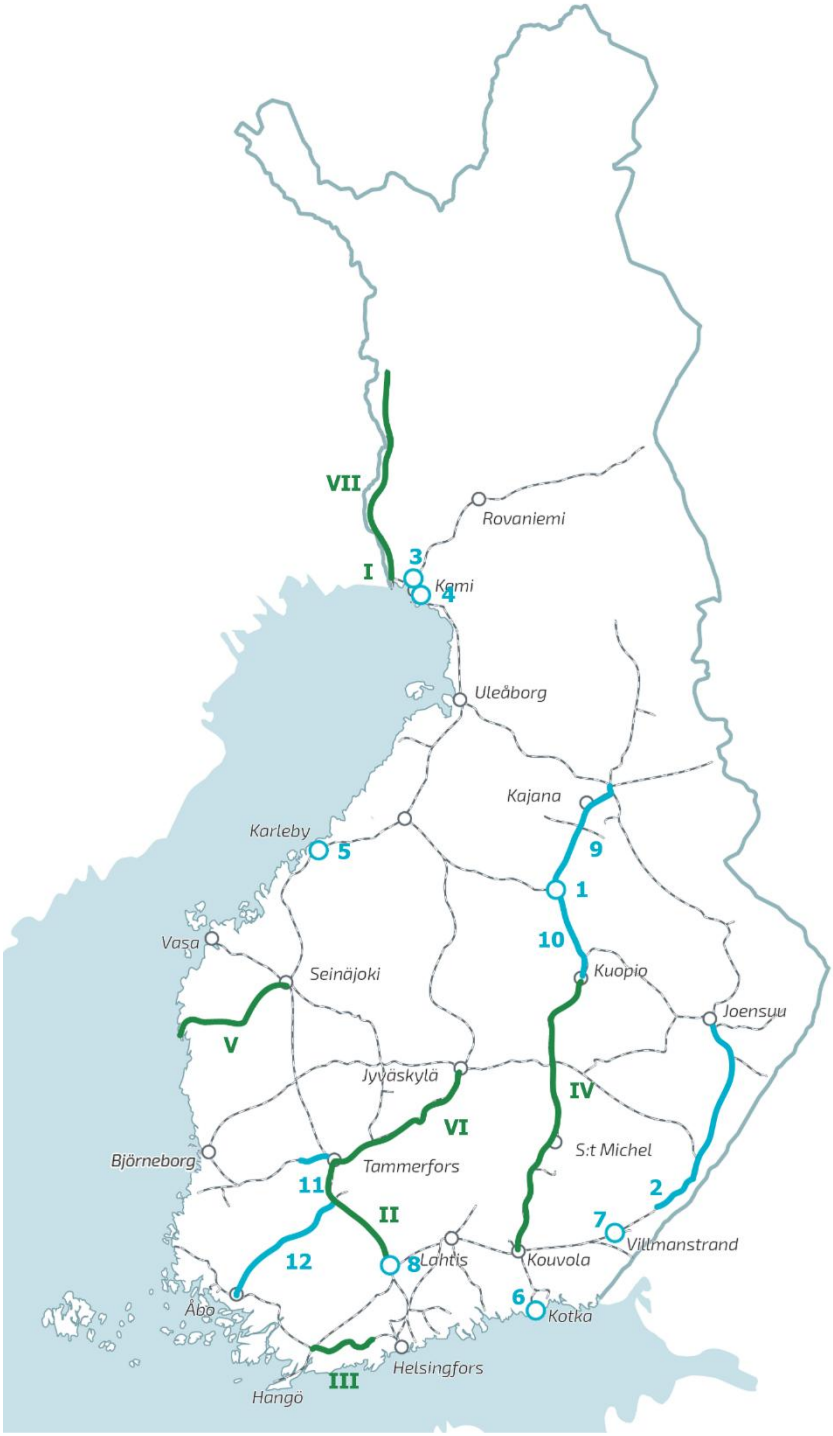

Bild 10. Planeringsobjekt på bannätet 2026.

Planering av farleder

Farledernas planeringsprojekt är projekt som redan fått ett beslut om genomförande eller som ingår i investeringsprogrammet och vars genomförandeberedskap planeras 2026.

Det finns sammanlagt åtta pågående planer. Det finns ett nytt planeringsobjekt som inleds 2026 och en utredningsplan för fördjupning av farleden i stamhamnen i Karleby. I tabell 9 och bild 11 presenteras

planeringsobjekten för farledsnätet. I tabell 10 listas dessutom pågående utredningar och planer på förplaneringsnivå som inleds 2026.

Tabell 9. Planeringsobjekt för farleder.

Planeringsobjekt	I investeringsprogrammet 2025–2032	Ny eller fortlöpande	Planeringskostnader (M€)	Numret i bild 11
Fördjupning av Kvarken, byggnadsplanering	-	Fortlöpande	0,02	1
Breddning av den inre delen av Uleåborgs farled, behandling av vattentillstånd	Ja	Fortlöpande	0,02	2
Ålands farleder (Eckerö och Färjsund), behandling av vattentillstånd	Ja	Fortlöpande	0,04	3
Förbättring av Ingå farled, behandling av vattentillstånd *)	Ja	Fortlöpande	0,02	4
Förbättring av Lovisa farled, behandling av vattentillstånd *)	-	Fortlöpande	0,07	5
Fördjupning av Vasa farled, behandling av vattentillstånd	-	Fortlöpande	0,10	6
Fördjupning av Brahestads farled, översiktsplanering	Ja	Fortlöpande	0,02	7
Förbättring av farlederna för Saimens råvirkestransporter, översiktsplanering	Ja	Fortlöpande	0,03	8
Fördjupning av farleden till stamhamnen i Karleby, översiktsplanering	-	Ny	0,04	9

*) Projekt som ingått i regeringens investeringsprogram

Tabell 10. Övriga planerings- och utredningsobjekt för farleder.

Plan	Planeringskostnader (M€)
Planering av små farledsändringar som krävs för havsbaserade vindkraftsparker, förutredning (fortlöpande)	0,03
Lönsamhetsgranskningar av projektförslag (fortlöpande)	0,01
Överensstämmelse med kraven om dubbla användningsområden i TEN-T-nätet, fördjupad granskning av farleder, förutredning (ny)	0,04
Beredskap för Trafik 12-utredningar	

Bild 11. Planeringsobjekt i farledsnätet 2026.

4 Utveckling av trafiknäten ("I framtiden")

4.1 Prioritering, genomförandeberedskap och kostnadskalkyler

Genomförandeordningen för projekt för utveckling av trafikledsnätet fastställs med hjälp av prioritetsklasser. (Tabell 11).

Projekten har prioriterats framför allt utifrån betydelsen av deras konsekvenser och hur brådskande projekten är. Prioriteringsklassen har dessutom påverkats av hur långt projektet planerats samt den finansiering som står till förfogande för genomförandet. I prioriteringen har man också beaktat de kommande ansökningarna om FSE-finansiering, uppfyllandet av TEN-T-kraven samt det allmänna marknadsläget. I vissa fall påverkas projektets prioritet också av kopplingen till ett annat trafikledsprojekt, näringslivets investering eller utvecklingen av annan markanvändning.

Tabell 11. Prioritetsklasser som använts i investeringsprogrammet

Prioritets-klass	**Motiveringar**
1	De viktigaste projekten om vilka beslut kan fattas i början av programperioden.
2	Projekt om vilka beslut kan fattas under programperioden.
3	Projekt om vilka beslut kan fattas i slutet av programperioden

Projektets prioritetsklass kan ändras i samband med kommande programuppdateringar när planeringen framskrider, man får mer information om projektet och kostnaderna för projektet preciseras. I samband med uppdateringen av investeringsprogrammet beaktas också förändringar i verksamhetsmiljön. Projekt som hör till prioritetsklass 3 kan stiga till prioritetsklass 1 eller 2. Projekten kan också flyttas mellan klasserna 1 och 2 eller helt falla bort från investeringsprogrammet.

Flera av investeringsprogrammens utvecklingsprojekt kräver fortfarande planeringsfaser före byggplaneringen. En del av projekten är först i förplaneringsskedet, en del har framskridit till väg- eller järnvägsplaneringsskedet. En järnvägs- eller vägplan behövs inte för alla projekt, så man kan direkt göra upp byggnads- eller genomförandeplaner för dem.

Utrednings-, väg- och järnvägsplanering görs med planeringsanslag, men de största projekten har också beviljats separata planeringsmedel enligt behov. Kostnaderna för att upprätta byggnadsplaner ingår i projektens kostnadskalkyler.

En del av projekten har endast genomgått förplanering och en del av projekten har precis framskridit till väg- eller järnvägsplaneringsfasen. I synnerhet dessa projekts kostnadskalkyler är förknippade med osäkerhetsfaktorer. Kostnadskalkylerna och eventuellt även projektinnehållet preciseras i takt med att planeringen framskrider. Kostnadsriskerna är störst för projekt i prioritetsklass 3.

Små projekt för förbättring av trafiklederna genomförs med finansiering från basunderhållet och är således i princip inte projekt som hör till investeringsprogrammet.

4.2 De viktigaste projekten om vilka beslut kan fattas i början av programperioden

Bannätets utvecklingsprojekt som föreslås för prioritetsklass 1 presenteras i tabell 12 och i bild 12. Närmare beskrivningar av projekten finns i investeringsprogrammet. Dessa projekt har identifierats som de allra viktigaste av de projekt som valts ut för investeringsprogrammet. Dessutom har planeringen av dem kommit tillräckligt långt för att det ska vara möjligt att fatta beslut om dem redan i början av programperioden.

Tabell 12. Utvecklingsprojekt i prioritetsklass 1 i investeringsprogrammet.

Prioritet	**Projekt**	**Kostnadsbedömning (M€)**	**Numret i bild** 12
	LANDSVÄGAR SOM HÖR TILL TEN-T-STOMNÄTET		
1	Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä	225	T1
	ÖVRIGA HUVUDVÄGAR		
1	Rv 6 vid Kouvola avsnittet Keltti–Puhjo (inkl. Keltti bro), Kouvola	62	T7
	ÖVRIGT VÄGNÄT		
1	Sv 50, Ring III vid Esbogård (sättningsreparation), Esbo	33	T21
1	Lv 849, Ijo älvs bro, Uleåborg	11	T23
1	Lv 2271 (tidigare Sv 40) Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins	8	T24
1	Lv 12003 ersättning av Kivimo färja med bro, Pargas	11	T25
	NYA CYKELVÄGAR		
1	Rv 9 Keljonkangas–Muurame	8,9	P1
1	Rv 22 Uleåborg–Muhos	6,0	P2
1	Sv 43 Kodjala–Kalanti	5,0	P3

Prio-ritet	**Projekt**	**Kostnads-bedöm-ning (M€)**	**Numret i bild** 12
	CYKELVÄGAR SOM BETJÄNAR TURISMEN		
1	Lv 180 mellan Prostviks byväg och Nagu	5,0	P21
1	Lv 269 Ytterö–Räfsö	5,5	P22
	BANOR		
1	Helsingfors–Riihimäki, avsnittet Jokela–Hyvinge	144	R1
1	Förbättring av kapaciteten på Luumäki–Joutseno, avsnittet Vill-manstrand–Joutseno	141	R2
1	Imatra–Joensuu, förbättring av kapaciteten	64	R3
1	Joensuu–Nurmes grundlig förbättring av funktionen	7	R4
1	Idensalmi–Kontiomäki förbättring av kapaciteten	25	R5
1	Vuokatti–Kontiomäki elektrifiering	7	R6
1	Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana)	7	R7
1	Stora ombyggnadsobjekt i bannätet	100–200	
	FARLEDER		
1	Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna • Breddning av den innersta delen av Uleåborgsleden, cirka 2,3 M€ (V1) • Fördjupning av Eckeröledens farledsdjup från 5,0 meter till 7,0 meter, cirka 2,8 M€ (V2) • Fördjupning av Färjsundsledens farledsdjup från 5,2 meter till 6,0 me-ter, cirka 0,8 M€ (V3) • Förbättring av farleder för Saimens råvirkestransporter, cirka 2,1 M€ (V4) • Förbättring av märkningen på vinterfarleden i Södra Finland, cirka 2,5 M€ (V5)	cirka 10,5	V1–V5

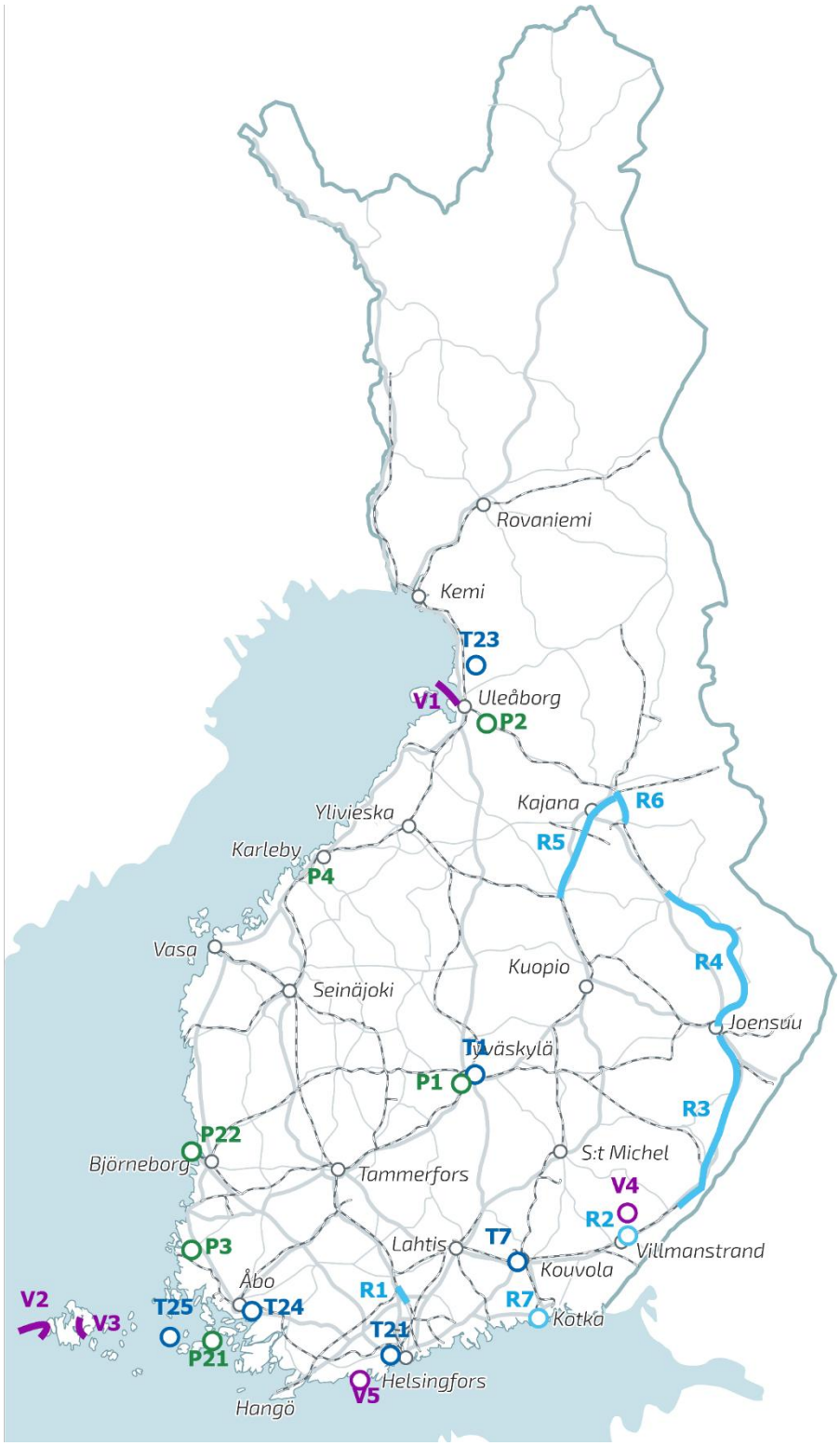

Bild 12. Utvecklingsprojekt i prioritetsklass 1 i investeringsprogrammet.

4.3 Projekt om vilka beslut kan fattas under programperioden

Utvecklingsprojekt i prioritetsklass 2 i investeringsprogrammet presenteras i tabell 13 och i bild 13. Närmare beskrivningar av projekten finns i investeringsprogrammet. Planeringen av dessa projekt har ännu

inte kommit tillräckligt långt för att det ska vara möjligt att fatta beslut om genomförandet av dem. Planeringen kan dock fås till en tillräcklig nivå under denna programperiod. För vissa projekt kan orsaken också vara samfinansiering, om vilken avtal inte har ingåtts, eller koppling till ett annat projekt och tidtabellen för dess genomförande. Projekten kan också vara förknippade med andra olösta frågor, till exempel kostnadsfördelningen, planeringen av markanvändningen och tidsplaneringen av genomförandet.

Tabell 13. Utvecklingsprojekt som föreslås för prioritetsklass 2 i investeringsprogrammet.

Prioritet	Projekt	Kostnadsbedömning (M€)	Numret i bild 13
	LANDSVÄGAR SOM HÖR TILL TEN-T-STOMNÄTET		
2	E18 sv 50, Ring III Förnyande av den norra överfartsbron i Parkstad, Helsingfors och Vanda	34	T2
	ÖVRIGA HUVUDVÄGAR		
2	Rv 3 förlängning av Tavastkyroleden, (avsnittet Rokkakoski–Hanhijärvi)	15	T3
2	Rv 3 Alaskylä–Parkano	17	T4
2	Rv 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka	14	T5
2	Rv 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (avsnittet Ytterjeppo–Sorvist), Nykarleby	8	T9
2	Rv 9 Vartiala–Riistavesi (Kivisillansalmi bro), Kuopio	44	T11
2	Rv 12, avsnittet Nyby–Mankala, Lahtis och Itis	74	T12
2	Rv 25 förbättring av Langansböle–Västerbacka med anslutningsarrangemang m.m. Raseborg	46	T13
2	Rv 25 planskilda anslutningen vid vattentornet, Lojo	18	T14
2	Rv 25 anslutningen till Asematie, Vichtis	37	T15
2	Rv 25 vägarrangemang vid Nopo (lv 130 och rv 3), Hyvinge	16	T16
2	Sv 67 och rv 19 tilläggsfinansiering Kivisaari-Atria, Seinäjoki	38	T17
	ÖVRIGT VÄGNÄT		
2	Lv 15123 ersättning av Hätinvirta färja med bro, Puumala	15	T26
	NYA CYKELVÄGAR		
2	Lv 749 Frillmossavägen–Skutnabba	8,4	P4
2	Lv 2555 Järvikylä–Norrmark	2,0	P5
2	Lv 7041 avsnittet Nurmovägen–Vierulantie	7,9	P6
	CYKELVÄGAR SOM BETJÄNAR TURISMEN		

Prio-ritet	Projekt	Kostnads-bedöm-ning (M€)	Numret i bild 13
2	Lv 301 Vesilahti–Lembois	4,2	P23
	BANOR		
2–3	Nätverksutveckling	60–160	
2	Utveckling av stationsområdet i Karleby*	29	R8

* Kostnaden hela projektets kostnadskalkyl. Kostnadsfördelning med andra parter har inte avtalats.

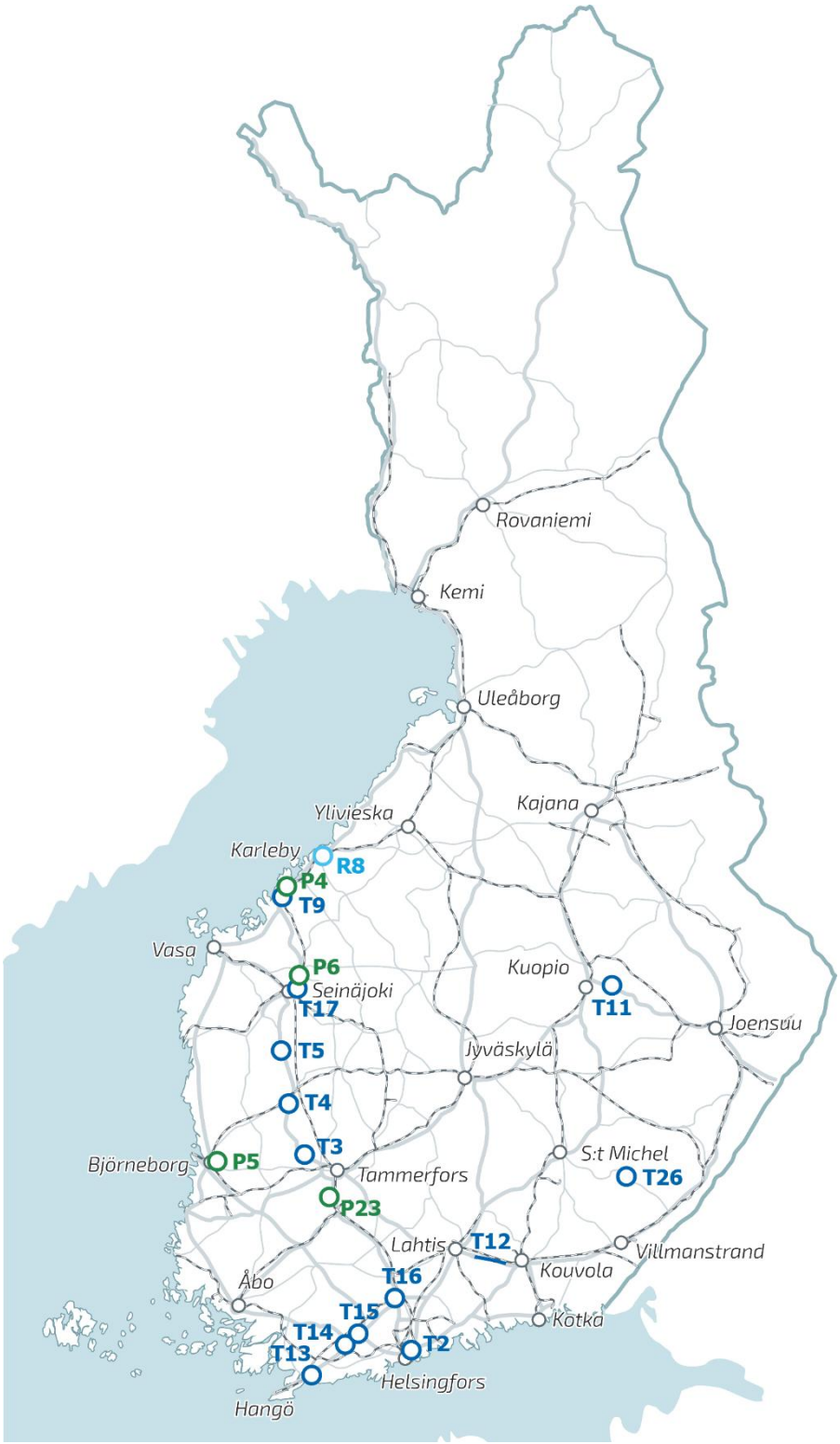

Bild 13. Utvecklingsprojekt som föreslås för prioritetsklass 2 i investeringsprogrammet.

4.4 Projekt om vilka beslut kan fattas i slutet av programperioden

I tabell 14 och bild 14 finns de utvecklingsprojekt som föreslås för prioritetsklass 3 i investeringsprogrammet. Närmare beskrivningar av projekten finns i investeringsprogrammet. Dessa projekt är ännu inte

mogna för beslut, utan kräver ännu mer planering. De kan också vara förknippade med andra olösta frågor, till exempel kostnadsfördelningen, planeringen av markanvändningen och tidsplaneringen av genomförandet.

Tabell 14. Utvecklingsprojekt som föreslås för prioritetsklass 3 i investeringsprogrammet.

Prioritet	Projekt	Kostnadsbedömning (M€)	Numret i bild 14
	ÖVRIGA HUVUDVÄGAR		
3	Rv 5, Savilahti bro, S:t Michel	30	T6
3	Rv 6, Syrjäsalmi bro, Kides	10	T8
3	Rv 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (avsnittet Boholmsvägen–Kronobyvägen), Kronoby och Karleby	15	T10
	ÖVRIGT VÄGNÄT		
3	Rv 5, bron i Kitinen, Sodankylä	20	T18
3	Riksväg 23 klaffbron över Taipale kanal, Varkaus	10	T19
3	Rv 24 Vääksy bro, Asikkala	10	T20
3	Lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo	11	T22
3	Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykelleder i statens nät	60 (30+30)	
	NYA CYKELVÄGAR		
3	Rv 18 avsnittet Ristonmaa planskilda anslutning–Kukkumäki		P7
3	Rv 19 och sv 63 Lappo–Kauhava		P8
3	Rv 749 Nykarleby–Jakobstad		P9
	CYKELVÄGAR SOM SKA FÖRBÄTTRAS		
3	Riksväg 4 Lohikoski–Kirren		P10
3	Rv 4, sv 81, lv 9442 "Brolänken"		P11
3	Rv 9 Ylämylly-Siilainen		P12
3	Lv 120 avsnittet Krämarvägen–Ring III		P13
3	Lv 312 avsnittet rv 4 – Nastola		P14
3	Lv 339 Suorama–Liuttu		P15
3	Lv 559 Gamla femman		P16
3	Lv 637 Lohikoski–Kuusa		P17
3	Lv 847 Uleåborg–Kempele		P18

Prio-ritet	Projekt	Kostnads-bedöm-ning (M€)	Numret i bild 14
3	Lv 2804, 2821 Jockis–Tammela		P19
3	Lv 2850 Hyvinge–Riihimäki		P20
	CYKELVÄGAR SOM BETJÄNAR TURISMEN		
3	Rv 5 och fv 18884 Kuusamo–Ruka		P24
3	Sv 79 Kittilä huvudcykelled		P25
3	Lv 145 Träskända–Hyrylä		P26
3	Lv 899 Vuokatti–Sotkamo		P27
3	Lv 14871 mellan Rantaportintie och Lv 4062 anslutning		P28
	BANOR		
2–3	Nätverksutveckling	60–160	
3	Lauritsala trafikplats**	15	R9
	FARLEDER		
3	Fördjupning av Brahestads farled	20,8–38,5	V6

** Föremål för avtalsbaserat samarbete

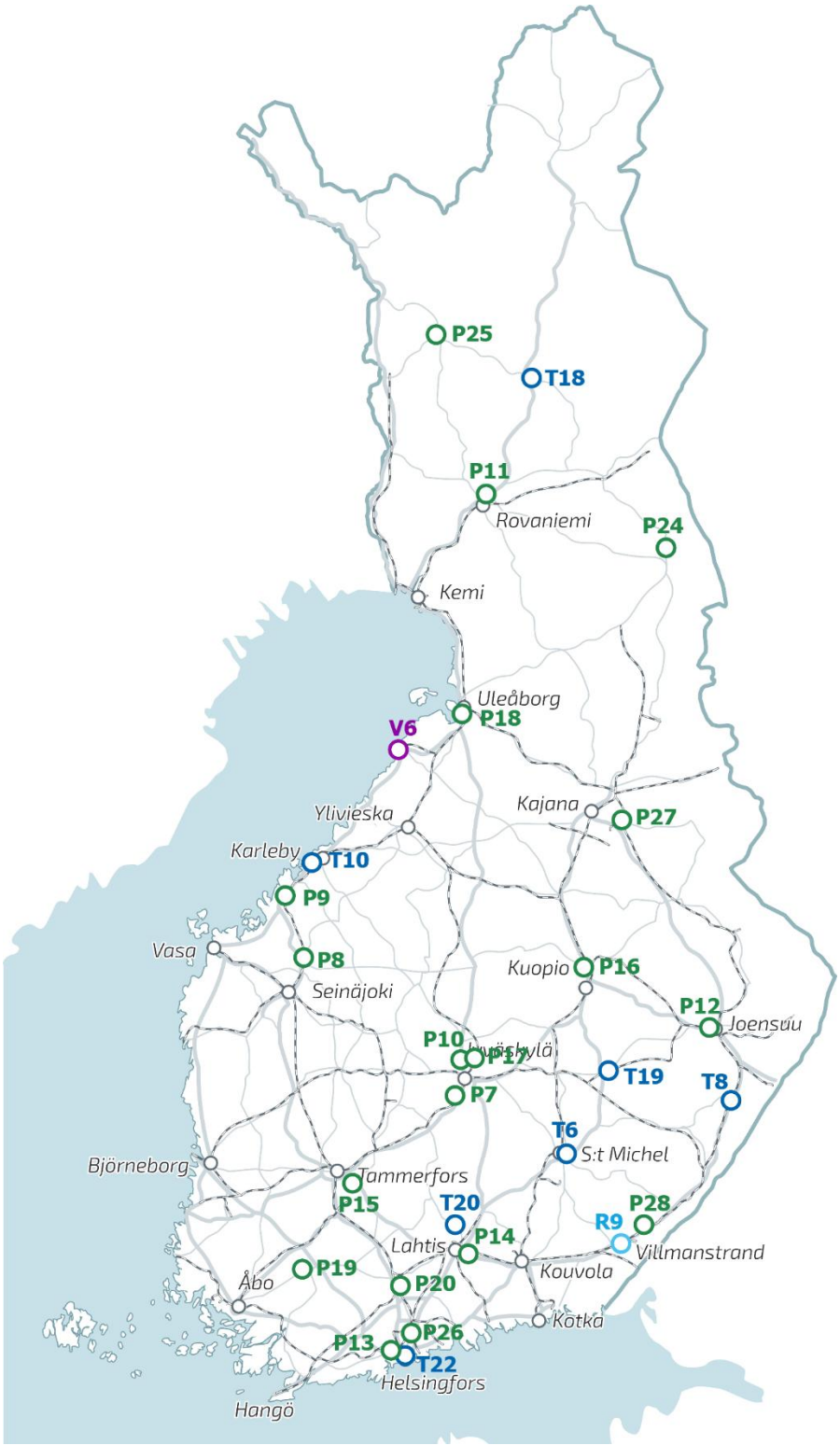

Bild 14. Utvecklingsprojekt som föreslås för prioritetsklass 3 i investeringsprogrammet.

4.5 Övriga utredningar och åtgärder

Nedan listas exempel på utredningar och åtgärder som tills vidare helt eller delvis inte inkluderats i programmen och i vilka Trafikledsverket har föreslagits som ansvarig eller annan deltagare i Trafik 12-

planen. Trafikledsverket genomför dessa utredningar och åtgärder under de kommande åren tillsammans med andra aktörer.

- Fastställande av principer för att sänka servicenivån och avstå från trafikleder när det minskade trafikbehovet möjliggör detta och/eller finansieringsnivån inte är tillräcklig för att hålla trafikle-derna i ändamålsenligt skick.
- Utredning av gränssnitten och kriterierna för landsvägsfärjor och färjor för enskilda vägar.
- Förtydligande av de grundläggande principerna för systemet med hastighetsbegränsningar och utveckling av processen för att fastställa hastighetsbegränsningar.
- Utarbetande av en långsiktig utvecklingsutsikt för spårtrafiken. Fortsatt planering av utvidgande av den europeiska spårvidden till Finland och beredskap för genomförandet.
- Utredning av användarbehoven vid transporter på insjövatten och eventuella osäkerhetsfaktorer i anslutning till dem.
- Utveckling av kunskapsunderlaget och skapande av en helhetsbild av behoven av att utveckla de internationella förbindelserna och riskerna i anslutning till dem.
- Utredning om metoder för att förbättra resekedjorna med olika trafikformer till centrala, större flygplatser.
- Utvidgning av kunskapsunderlaget om behoven av att utveckla rastplatserna för den tunga trafi-ken.
- Utredning om behoven av att utveckla landsvägsnätet som lämpar sig för specialtransporter.

4.6 Behov utanför programmen

Efter planperioden uppskattas trafikledsnätets reparationsskuld vara större än i nuläget särskilt i det låg-trafikerade och delvis även i det medeltrafikerade trafikledsnätet. Många viktiga reparations- och förbätt-ringsbehov faller utanför finansieringen enligt planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen. I finansieringsprogrammet för Trafik 12-planen föreslås en årlig tilläggsfinansiering på 460–580 miljoner euro för basunderhållet för åren 2030–2037.

När planeringsprogrammet utarbetades utreddes och bedömdes planeringsbehoven för både 2026 och senare år. I detta skede utsågs i huvudsak endast planeringsobjekt som ska inledas 2026 till planerings-programmet. Planeringsbehoven kartlades dock längre in i framtiden för att planeringen ska kunna prog-rammeras långsiktigt.

Utanför investeringsprogrammet lämnades främst på grund av den strikta finansieringsramen ett stort antal projekt med bra verkningsfullhet och lönsamhet. Dessa projekt presenteras i investeringsprogram-met. Projekten ska beaktas som primära om man får tilläggsfinansiering för att utveckla trafiknätet.

Behoven utanför programmen beskrivs närmare i planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen, planeringsprogrammet och investeringsprogrammet.

5 Programmens konsekvenser, risker och osäkerheter

5.1 Trafik 12-planens konsekvensbedömningsram

Planerna och programmen för trafikledshållning omfattas av den allmänna skyldigheten att utreda miljökonsekvenser enligt 3 § i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005, på finska den s.k. SOVA-lagen).

Konsekvensbedömningen är en del av beredningen av programmens planer och programmen och det informationsbaserade beslutsfattandet i anslutning till dem, samordningen av intressen och minskningen av skadliga konsekvenser. Vid beredningen av programmen ska konsekvensbedömningen prioritera projekten och bedöma programmets övergripande konsekvenser. Information som tas fram i bedömningen stöder redigeringen av programmet och därtill hörande beslutsfattande. Utgångspunkten för strukturering av konsekvenserna är den riksomfattande trafiksystemplanens (Trafik 12) ram för konsekvensbedömning (Bild 15) och dessutom har målen i Trafik 12-planen beaktats i beredningen av programmen.

Tillgänglighet och resornas och transporternas servicenivå	Finlands internationella tillgänglighet	Interregional tillgänglighet	Stadsregionernas och regionernas interna tillgänglighet	Regional struktur och regionernas förutsättningar för utveckling	Transporternas servicenivå och användarfördelar	Resornas servicenivå och användarfördelar	
Ekonomisk hållbarhet	Den samhällsekonomiska effektiviteten	Konsekvenser för de offentliga finanserna	Förutsättningar för ekonomisk tillväxt				
Ekologisk hållbarhet	Trafiksystemets klimatkonsekvenser	Anpassning till klimatförändringen	Exponering för trafikutsläpp, buller och vibrationer	Samhällsstrukturens hållbarhet	Biologisk mångfald	Användning av naturresurser, materialeffektivitet	Risker som vattnen och marken utsätts för
Social hållbarhet	Möjligheter till rörlighet	Hälsa och välfärd	Levnadsförhållanden, byggd miljö och landskap				
Trafiksystemets säkerhet	Vägtrafikens och mobilitetsmiljöernas säkerhet	Spårtrafikens, sjöfartens och luftfartens säkerhet	Trafikens informationssäkerhet				

Bild 15. Trafik 12-planens konsekvensbedömningsram.

De innehållsmässiga målen och utgångspunkterna för planen och programmen för basunderhållet består av målen i Trafik 12-planen och de strategiska riktlinjer som preciserar dem samt de allmänna målen för trafiknäten som fastställs i lagstiftningen som ligger till grund för Trafik 12-planen. Programmens primära konsekvenser kommer att koncentreras till trafikledsnätets trafikmässiga servicenivå och trafikförhållandena och vidare på trafiken.

5.2 Hur främjar helheten målen i Trafik 12-planen?

De program för trafikledsnätet som Trafikledsverket har berett genomför tillsammans Trafik 12-planen och dess mål. Arbetsfördelningen mellan programmen skapas utifrån de åtgärder som ingår i dem. Konsekvensbedömningen har haft två uppgifter i beredningen av varje program. Bedömningen har först använts för att prioritera åtgärderna och slutligen för att identifiera programmets övergripande konsekvenser. Konsekvensbedömningen av varje program och dess resultat förklaras mer ingående i programmens publikationer.

I fråga om funktionen har målen i Trafik 12-planen granskat bl.a. med tanke på de kalkylmässiga fördelarna för restiden, fordons- och trafikeringskostnaderna samt de beräknade nyttorna för kollektivtrafikens funktion som grundar sig på priset och biljettintäkterna. Utöver de beräknade nyttorna för trafiksäkerheten som uppstår med tanke på vägtrafikolyckor, plankorsningsolyckor och bangårdsolyckor har man i fråga om säkerheten även i korthet granskat konsekvenserna för den militära rörligheten och försörjningsberedskapen. I fråga om den ekonomiska hållbarheten har man granskat beräknade nyttor som uppkommer av ändringar i skatter och avgifter, förändringar i underhållet samt investeringskostnader. I fråga om den ekologiska hållbarheten har man utöver de beräknade nyttorna med tanke på CO2-utsläpp från trafiken och byggandet samt trafikbuller granskat bland annat skadliga trafikutsläpp, grund- och ytvatten, värdefulla arter och naturtyper, konsekvenser för samhällsstrukturen samt möjligheter till gång och cykling. I fråga om den sociala hållbarheten har man granskat konsekvenserna för rörlighetens förutsättningar, människors möjligheter att röra sig, hälsa och välbefinnande samt den byggda miljön och landskapsbilden.

Basunderhållet utgör för sin del grunden för trafiksystemet och gör det möjligt för människor och varor att dagligen röra sig i trafikledsnäten. På denna grund utvecklar projekten i investeringsprogrammet trafikledsnäten så att de svarar mot nuvarande och framtida behov. Planeringsprogrammet främjar för sin del beredskapen att planera och fatta beslut om de projekt som ingår i investeringsprogrammet och som föreslagits till det och därigenom utvecklingen av trafikledsnäten i framtiden.

Genom **basunderhållet** främjas i synnerhet Trafik 12-planens mål för funktion och säkerhet, men det är också möjligt att målen för ekonomisk och ekologisk hållbarhet främjas genom åtgärderna inom basunderhållet. Även när det gäller social hållbarhet är det möjligt att främja målen, men basunderhållets betydelse för dessa är till vissa delar liten. Den knappa finansieringen för reparation och förbättring inom basunderhållet utgör dock en risk särskilt för uppnåendet av hållbarhetsmålen (ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet), men delvis också för uppnåendet av målet om funktion.

Behovet av nya vägobjekt som ingår i **planeringsprogrammet** har i huvudsak att göra med förkortning av restiderna och minskning av köerna, förbättring av trafiksäkerheten och utveckling av markanvändningen. Behoven i anslutning till hållbarheten (grundvatten- och bullerskydd samt främjande av gång och cykling)

är också betydande. Fördelarna i anslutning till funktionen hos de vägobjekt som valts ut för fortsatt planering framhävs och fördelarna i anslutning till säkerheten och hållbarheten förblir relativt små. De banobjekt som ingår i programmet stöder och främjar järnvägsnätets funktion och funktionssäkerhet samt förbättrar huvudledsnätets och det övriga bannätets servicenivå, trafiksäkerhet och ekologiska hållbarhet. På så sätt främjar planeringsprogrammet rese- och transportkedjornas funktion, näringslivets och järnvägsföretagens verksamhetsförutsättningar och medborgarnas rörlighetsmöjligheter samt den regionala och internationella tillgängligheten. Farledsprojekten i planeringsprogrammet säkerställer farledernas servicenivå och fartygstrafikens säkerhet, minskar transportkostnaderna, inbegripet transporternas energiförbrukning samt utsläppen per transporterat ton, och förbättrar därmed effektiviteten av sjötransporter av råvaror och produkter samt industrins verksamhetsförutsättningar. En del av farledsprojekten är betydande även med tanke på försörjningsberedskapen.

Investeringsprogrammets största beräknade samhällsekonomiska nytta hänför sig till målområdet för funktion. Funktionsfördelar uppstår i huvudsak genom besparingar i restid och fordonskostnader. Investeringsprogrammets beräknade trafiksäkerhetsfördelar uppstår genom att antalet olyckor med personskador minskar när trafiksäkerheten i och med projekten förbättras. De kalkylmässiga fördelarna i fråga om den ekonomiska hållbarheten uppstår genom ändringar i skatter och avgifter samt underhållskostnader. De negativa konsekvenserna i fråga om ekonomisk hållbarhet uppstår i synnerhet genom att skatteintäkterna minskar till exempel till följd av att bränsleförbrukningen minskar samt när underhållskostnaderna ökar i och med att trafikledens area ökar. Investeringsprogrammets kalkylmässiga fördelar i fråga om ekologisk hållbarhet uppstår till följd av förändringar i buller- och koldioxidutsläppen. Investeringsprogrammets väg- och banprojekt har lokala konsekvenser för den sociala hållbarheten, som delvis också riktar sig till sårbara grupper, såsom barn, personer med rörelsenedsättning och äldre personer, samt låginkomsttagare. Projektens sociala konsekvenser hänför sig i synnerhet till att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken, hur säkert det är att röra sig, olika befolkningsgruppers möjligheter att röra sig, bullerskydden och bullrets hälsoeffekter samt den lokala trafikens funktion.

Den framtida utvecklingen av trafikledsnätens reparationsskuld är en kombination av den finansieringsnivå som beskrivs i planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen och finansieringens inriktning, ökningen av den infrastruktur som ska underhållas, förändringar i verksamhetsmiljön samt besluten om genomförande av stora ombyggnadsprojekt som ingår i investeringsprogrammet med beaktande av programmens olika tidsspann. Vägegendomen som det lägre vägnätet bildar kan inte skötas på samma sätt som huvudvägnätet, så reparationsskulden ökar särskilt i det lågtrafikerade vägnätet. Med hjälp av reparationsskulden för beläggningar och broar kan man ännu 2026 reparera fler broar och nya beläggningar än vad som skulle vara möjligt med basfinansiering. Denna finansieringsnivå har ändå inte räckt till för att minska reparationsskulden.

Kostnaderna för att åtgärda bristerna i servicenivån på landsvägarnas huvudleder under de följande cirka 10 åren har uppskattats till sammanlagt cirka 6 miljarder euro. Av denna helhet är de mest betydande investeringsbehoven cirka 3 miljarder euro, varav det i investeringsprogrammet för trafikledsnätet föreslås att projekt genomförs för cirka 1 miljard euro. Både järnvägarnas förbindelsesträckor och bangårdar är föremål för många olika förbättrings- och utvecklingsbehov som höjer servicenivån. Dessutom finns det många olika förväntningar och önskemål i anslutning till järnvägstrafiken och därmed utvecklingen av järnvägarna. Antalet utvecklingsbehov och -önskemål är mångdubbelt jämfört med möjligheterna att genomföra projekten.

Konsekvenserna av planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen, planeringsprogrammet och investeringsprogrammet presenteras i programmens egna publikationer.

5.3 Svar på regionala särdrag

Åtgärderna och objekten i de olika programmen har i första hand valts och prioriterats utifrån hur väl de motsvarar de riksomfattande målen och behoven. Dessutom är det intressant att granska hur verkställandet av Trafik 12-planen som helhet motsvarar de regionala särdrag som presenteras i Trafik 12-planen (Tabell 15). Den regionala fördelningen av investeringsprogrammets konsekvenser har granskats separat i programmets kapitel 5.2.5.

Tabell 15. Regionala särdrag i genomförandet av Trafik 12.

	Funktion	**Säkerhet**	**Hållbarhet**
Norra Finland	Den gränsöverskridande och internationella trafikens behov samt hållbart utnyttjande av naturresurser och turism, med beaktande av naturen och den lokala näringsverksamheten.	Behov med anknytning till militär rörlighet.	Säkerställande av förutsättningarna för mobilitet med hjälp av det befintliga trafiknätet (inklusive enskilda vägar).
Östra Finland	Särskilt industrins och turismens behov även med tanke på den internationella tillgängligheten, bl.a. med beaktande av områdets vattendrag.	Störningsfrihet och säkerhet i industrins transporter.	Säkerställande av förutsättningarna för mobilitet med hjälp av det befintliga trafiknätet (inklusive enskilda vägar).

	Funktion	Säkerhet	Hållbarhet
Västra Finland	Tillgången till knutpunkter för internationell trafik samt den tvärgående trafikens behov.	Försörjningsberedskapen för internationella transportkedjor.	Utnyttjande av resekedjor för att främja en hållbar trafik.
Södra Finland	De internationella rese- och transportkedjornas funktion och förutsägbarhet i olika mobilitetsmiljöer, inklusive skärgården.	De internationella transportkedjornas störningsfrihet samt försörjningsberedskapen i de största knutpunkterna och deras inlandsförbindelser.	Ett effektivt utnyttjande av trafiksystemet och samhällsstrukturen i kollektivtrafiken samt i trafiken mellan stadsregioner.
Städer i hela landet	Fungerande resekedjor inom regionerna och smidiga förbindelser till knutpunkter för internationell trafik.	I synnerhet förbättring av trafiksäkerheten samt förbättring av trafiksystemets störningskänslighet.	Utveckling av ett trafiksystem som grundar sig på hållbar mobilitet och annan hållbar samhällsstruktur med beaktande av effektiv utsläppsminskningspotential.

I tabell 16 finns exempel på de viktigaste åtgärderna som föreslagits i olika program och som redan pågår, och som motsvarar de särdrag som fastställts för respektive område i Trafik 12-planen. Tabellen har sammanställts genom att jämföra projekt och andra åtgärder med särdragen i deras placeringsområde.

Tabell 16. Exempel på centrala åtgärder som motsvarar de regionala särdragen.

	Funktion	Säkerhet	Hållbarhet
Norra Finland	Rv 21 Utvecklingen betonas vid Karleby (station, rv 8) Hamnförbindelserna framhävs (IP, PP) Väghållningen möjliggör vindkraftstransporter Turismen har beaktats i basunderhållet	Beredningen av finansiering för militär rörlighet pågår Broreparationer (IP) Krav på dubbla användningsområden i TEN-T-nätet (PP-utredningar) Förplanering av omvägsarrangemang för reservlandningsplatser (PP)	Rv 5 Bron över Kitinen, Lv 849 Reparationer av bron över Ijo älv (IP) Dubbelspåret Uleåborg–Limingo och Uleåborgs bangård för persontrafik pågår

	Funktion	Säkerhet	Hållbarhet
Östra Finland	Stor banprojektvolym (IP) Broreparationer Rv 5, Rv 6, Rv 9, Rv 23 (IP) Omfattande förplanering av banor	Stor banprojektvolym (IP) Broreparationer Rv 5, Rv 6, Rv 9, Rv 23 (IP) Rv 5 Leppävirta–Kuopio har inletts	Flera banprojekt (IP) Broreparationer Rv 5, Rv 6, Rv 9, Rv 23 Lv 15123 färjan blir en bro (IP) Underhåll enligt områdets behov
Västra Finland	Rv 4 vid Vaajakoski (IP) Rv 3 och Rv 8 omkörningsfiler (IP) Sv 67/Rv 19 Atria-Kivisaari (IP) Rv 9 Tammerfors–Orivesi, fas 1	Rv 4 vid Vaajakoski (IP) Rv 3 och Rv 8 omkörningsfiler (IP) Sv 67/Rv 19 Atria-Kivisaari (IP) Rv 9 Tammerfors–Orivesi, fas 1	Cykelvägsprojekt bl.a. Lv 749, Lv 2555, Lv 7041, Lv 269, Lv 301 i Österbotten, Södra Österbotten, Satakunta och Birkaland
Södra Finland	Förnyande av överfartsbron på Ring III och reparation av sättningar Rv 25 Hangö–Mäntsälä, fas 1 Kivimo färja blir en bro (IP)	Ringvägsprojekt, projekt på rv 25, projekt i Kotkaregionen, norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland	Helsingfors–Riihimäki banförbindelse (IP) Helsingfors–Åbo banförbindelse (Planeras) Sv 43 och Lv 180 cykelvägsprojekt (IP)
Städer i hela landet	Projekt på Ring III, Ring II och I Utveckling även (PP eller pågående) i bl.a. Tammerfors, Åbo, Vasa, Karleby	Projekt på Ring III, Ring II och I Utveckling även (PP eller pågående) i bl.a. Tammerfors, Åbo, Vasa, Karleby	Investeringsprogrammets banprojekt Helsingfors–Riihimäki banförbindelse (IP) Helsingfors–Åbo banförbindelse (Planeras) Åbo, Tammerfors, Uleåborg bangårdar m.m.

Med tanke på de åtgärder som föreslås i programmen, de åtgärder som framskrider vid sidan av programmen och de åtgärder om vilka beslut om genomförande redan gjorts, kan man konstatera att genomförandet av Trafik 12-planen åtminstone på någon nivå motsvarar alla regionala särdrag. Dessutom kompletterar investeringsprogrammet och planeringsprogrammet varandra, eftersom planeringsprogrammet innehåller objekt som motsvarar särdragen och vars planering ännu inte har kommit så långt att de skulle kunna väljas till investeringsprogrammet.

5.4 Risker och osäkerhetsfaktorer

Genomförandet av programhelheten medför risker och osäkerheter, varav de viktigaste beskrivs här.

Centrala faktorer som för närvarande påverkar helheten är förutom trafikledshållningens finansieringsnivå även den höjda kostnadsnivån samt den världspolitiska situationens inverkan.

Finlands export och nationalekonomi är beroende av den globala ekonomin. Till exempel på grund av förändringar i den världspolitiska situationen kan betydande förändringar snabbt ske i internationella produktionskedjor och transporter. Man bör också reagera snabbt på förändringar i verksamhetsmiljön genom åtgärder i trafikledsnätet. Ändringarna kan påverka såväl behoven som riktas till basunderhållet som planerings- och investeringsbehoven samt kostnaderna för dessa.

Genomförandet av programmen beror på utvecklingen av de offentliga finanserna och den tillgängliga finansieringsnivån för trafikledshållningen. Om finansieringsnivån är låg i förhållande till behoven påverkar den möjligheterna att genomföra åtgärder och utvecklingsprojekt i anslutning till basunderhållet och därigenom både upprätthållandet och utvecklingen av trafikledsnätets servicenivå. Om finansieringsnivån för basunderhållet förblir knapp måste utvecklingspengar allokeras allt mer till ombyggnadsprojekt. Utvecklingsfinansieringens tillräcklighet påverkas också av kommande beslut om separat finansiering för militär rörlighet.

Åren 2021–2023 drabbades trafikledshållningen av en betydande höjning av kostnadsnivån, vilket orsakade ett behov av att höja nivån på jordbyggnadskostnadsindexet och höjde också kostnaderna för trafikledshållningen. Jordbyggnadskostnadsindexet är fortfarande betydligt högre än nivån 2020. Dessutom höjer inflationen allmänt kostnadsnivån på längre sikt.

Programhelheten utarbetas långsiktigt och omfattar, utöver projekt med god planeringsberedskap, även objekt i ett tidigare planeringsskede. Kostnadskalkylerna för trafikledsprojekten är förknippade med desto större osäkerhet ju tidigare planeringsskede de grundar sig på. I dessa fall kan kostnaderna förändras avsevärt i takt med att planeringen framskrider och åtgärderna preciseras.

Projektens beredskap för genomförande beror på hur långt man kommit med planeringen och eventuell tillståndsbehandling samt markanvändningsplanering. Planeringsfaser och tillståndsprocesser kan ta längre tid än väntat och därmed försenas möjligheten att inleda projekt. Tillgången till planeringsresurser har också blivit en utmaning under de senaste åren. De ändringar som krävs i samband med behandlingen av projektets tillstånd kan höja kostnaderna för genomförandet av projekten avsevärt.

Klimatförändringen kan orsaka oförutsedda indirekta effekter, även om kunskapen om klimatförändringens effekter ökar hela tiden. När det gäller anpassningen till klimatförändringen finns det en risk för att

klimatförändringens effekter kommer att ske snabbare än väntat och att de till exempel kräver en överföring av resurser från utvecklingsinvesteringar till basunderhållet.

Det finns också osäkerhetsfaktorer i anslutning till utvecklingen av trafikmängderna. Osäkerheten i trafikprognoserna hänger samman med bland annat prognoserna för den ekonomiska utvecklingen, kostnaderna för rörligheten samt prognoserna för befolkningens och arbetsplatsernas mängd och placering. Förändringar i befolkningen och arbetsplatserna är i allmänhet långsamma och förknippade med osäkerhet på lång sikt. Däremot kan fluktuationer i den ekonomiska utvecklingen och den världspolitiska situationen ha även en snabb inverkan på trafikvolymerna. Framför allt kan transportflödena inom industrin och det övriga näringslivet samt den internationella trafiken förändras snabbt.

Osäkerhet i uppskattningen av framtida trafikvolymer och efterfrågan skapar risker för över- och underinvesteringar. Riskerna minskar dock om många projekt inriktas på huvudlednätet, där efterfrågan på trafik bestående av olika branscher och persontrafik är diversifierad och mindre utsatt för betydande förändringar.

Osäkerhet orsakas också av att befolkningsförändringarna och urbaniseringen kan avvika från det som prognostiserats. Även den tekniska utvecklingen kan medföra förändringar som inte kan förutses.

Underhållet och utvecklingen av trafikledsnätet är långsiktigt och granskningsperioden är upp till 30 år. Årlig uppdatering av programmen ger dock möjlighet att flexibelt reagera på förändringar i verksamhetsmiljön och det ekonomiska läget.

Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-396-9
www.vayla.fi