Trafikledsverkets publikationer
6sve/2026

Väylävirasto
Trafikledsverket

PLAN FÖR BASUNDERHÅLL AV TRANSPORTINFRASTRUKTUREN 2026–2029

Plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen

2026–2029

Trafikledsverkets publikationer 6sve/2026

Kannen kuva: Väylävirasto

Verkkojulkaisu pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-383-9

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen - 2026–2029. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 6sve/2026. 81 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-383-9.

Sammanfattning

Trafikledsverkets plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen beskriver hur anslagen för basunderhållet fördelas för att uppnå servicenivån och målen för trafiklederna. Planen för basunderhåll görs upp mer exakt för ett år och preliminärt för en fyraårsperiod i enlighet med ramarna för planen för de offentliga finanserna. Planen för basunderhåll verkställer för sin del den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) och har samordnats med Trafikledsverkets planerings- och investeringsprogram.

Finansieringsnivån för basunderhållet har tack vare finansieringen av reparationsskulden legat på en relativt god nivå inom väghållningen 2024–2026, men sjunker mycket till en mycket låg nivå 2027–2029. Under planperioden försämras trafikledernas skick och reparationsskulden ökar särskilt utanför det högtrafikerade nätet. Målet är att nivån på skötseln av trafiklederna ska förbli oförändrad, men trafikledernas försämrade skick försämrar den dagliga trafikens servicenivå utanför det högtrafikerade huvudledsnätet. Finansieringen räcker knappt till för att förbättra trafiknätet, och till exempel de planerade ombyggnadsprojekten på bannätet måste avbrytas.

Spelrummet vid fördelningen av finansieringen för basunderhållet är litet och minskar ytterligare mot slutet av planperioden bland annat på grund av den knappa finansieringen. Om finansieringen minskas ytterligare blir man tvungen att skära ned nödvändiga reparationer av trafiklederna även på det mest högtrafikerade nätet. Många viktiga behov såsom underhåll av det medeltrafikerade vägnätet, fler broreparationer, fortsatta stora ombyggnader av bannätet, ökat förebyggande underhåll samt effektiva små förbättringsprojekt hamnar utanför planen för basunderhåll.

Planen för basunderhåll beskriver trafikledsnätets och basunderhållets nuläge, finansieringsbelopp, prioritering och inriktning under planperioden samt de uppskattade konsekvenserna av dem. Konsekvensbedömningen av planen beskriver hur målen i den riksomfattande trafiksystemplanen (funktion, säkerhet och hållbarhet) uppfylls i fråga om basunderhållet, och konsekvenserna av planen och verksamhetsmiljön har separerats i bedömningen. Under planperioden försämras trafikledernas skick och reparationsskulden ökar utanför det högtrafikerade nätet, vilket syns i människornas vardag och i näringslivets transporter.

Perusväylänpidon suunnitelma - 2026–2029. Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisuja 6sve/2026. 81 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-383-9.

Tiivistelmä

Väyläviraston laatima perusväylänpidon suunnitelma kuvaa, kuinka perusväylänpidon määrärahat kohdennetaan väylien palvelutason ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Perusväylänpidon suunnitelma tehdään tarkemmin yhdelle vuodelle ja alustavana nelivuotiskaudelle julkisen talouden suunnitelman kehyksien mukaisesti. Perusväylänpidon suunnitelma toimeenpanee osaltaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Liikenne 12) ja se on sovitettu yhteen Väyläviraston suunnittelu- ja investointiohjelmien kanssa.

Perusväylänpidon rahoitustaso on ollut korjausvelkarahoituksen ansiosta tienpidossa suhteellisen hyvällä tasolla vuosina 2024–2026, mutta laskee erittäin niukaksi vuosina 2027–2029. Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa erityisesti vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella. Väylien hoidon taso pyritään säilyttämään nykyisenä, mutta väylien heikentyvä kunto heikentää päivittäisen liikenteen palvelutasoa vilkasliikenteisen pääväyläverkon ulkopuolella. Liikenneverkon parantamiseen rahoitus ei juuri riitä, ja esimerkiksi rataverkon suunniteltuja peruskorjaushankkeita joudutaan keskeyttämään.

Perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa liikkumavara on pieni ja pienenee suunnitelmakauden loppua kohden edelleen mm. rahoituksen niukkuuden takia. Jos rahoitusta edelleen vähennetään, väylien tarpeellisia korjauksia joudutaan leikkaamaan myös vilkkaimmalla verkolla. Perusväylänpidon suunnitelman ulkopuolelle jää runsaasti tärkeitä tarpeita kuten keskivilkkaan tieverkon kunnossapitotoimia, siltojen korjausten lisääminen, rataverkon isojen peruskorjausten jatkaminen, ennakoivan kunnossapidon lisääminen sekä vaikuttavia pieniä parantamishankkeita.

Perusväylänpidon suunnitelmassa kuvataan väyläverkon ja perusväylänpidon nykytila, rahoituksen määrä, priorisointi ja kohdentaminen suunnitelmakaudella sekä näiden arvioidut vaikutukset. Suunnitelman vaikutusarviointi kuvaa, miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet (toimivuus, turvallisuus ja kestävyys) toteutuvat perusväylänpidon osalta ja arvioinnissa on eroteltu suunnitelmasta ja toimintaympäristöstä johtuvat vaikutukset. Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella, mikä näkyy ihmisten arjessa ja elinkeinoelämän kuljetuksissa.

Basic transport infrastructure management plan - 2026–2029. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 6sve/2026. 81 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-383-9.

Abstract

The basic transport infrastructure management plan drawn up by the Finnish Transport Infrastructure Agency describes how the basic transport infrastructure management budget is allocated to achieve the service level and objectives of the routes. The basic transport infrastructure management plan will be drawn up as a more detailed one-year plan and as a provisional version for a four-year period, in line with the public financing framework. The basic transport infrastructure management plan contributes to the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12), and it is coordinated with the planning and investment programmes of the Finnish Transport Infrastructure Agency.

Thanks to maintenance backlog funding, the level of funding for basic transport infrastructure management has been relatively good between 2024 and 2026, but it will become much tighter between 2027 and 2029. During the planning period, the condition of the transport infrastructure will deteriorate and the maintenance backlog will increase, especially outside the heavily trafficked network. While the current level of transport infrastructure maintenance will be maintained, the deteriorating condition of the transport network will reduce the level of service for daily traffic outside the busy main network. The funding is not sufficient for improving the transport network, and planned renovation projects on the rail network, for example, need to be put on hold.

There is little room for manoeuvre in the allocation of funding for basic transport infrastructure management, and it will continue to get smaller towards the end of the planning period, partly due to the scarcity of funding. If funding is further reduced, necessary repairs to the traffic infrastructure will have to be cut, even on the busiest networks. The basic transport infrastructure management plan leaves out many important needs, such as maintenance of the medium-grade road network, increased bridge repairs, continued major renovation of the rail network, increased preventive maintenance and effective smaller improvement projects.

The basic transport infrastructure management plan describes the current state of the route network and basic transport infrastructure management, as well as the amount, prioritisation and allocation of funding over the plan period along with their estimated impact. The impact assessment of the plan describes how the objectives of the National Transport System Plan (functionality, safety and sustainability) will be achieved in terms of basic transport infrastructure management and distinguishes between the impacts resulting from the plan and the operating environment. During the planning period, the condition of the routes will deteriorate and the maintenance backlog will increase outside the busy transport network, affecting people's daily lives and business transports.

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, anger ramarna och målen för förvaltningsområdet för trafik.

Underhållet, planeringen och utvecklingen av det statliga trafikledsnätet kontrolleras genom flera program. Planen för basunderhåll beskriver fördelningen av anslagen för basunderhållet och dess konsekvenser. Planen görs upp mer exakt för ett år och preliminärt för en fyraårsperiod. Planen för basunderhåll har beretts vid Trafikledsverket i samarbete med NTM-centralerna (från och med 2026 livskraftcentralerna). Trafikledsverkets ledning har styrt beredningen av planen.

Denna plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen publiceras samtidigt med planeringsprogrammet 2026–2029. Trafikledsnätets programhelhet innefattar dessutom investeringsprogrammet, och en sammandragsrapport om programmen publiceras efter att den uppdaterade Trafik 12-planen som styr dem har behandlats i riksdagen.

Planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen bereds och uppdateras årligen.

Helsingfors januari 2026

Trafikledsverket

Innehåll

1 PLAN FÖR BASUNDERHÅLL AV TRANSPORTINFRASTRUKTUREN ... 9

2 HUVUDBUDSKAP OCH REPARATIONSSKULD ... 9
2.1 HUVUDBUDSKAP ... 9
2.2 REPARATIONSSKULD ... 10

3 FÖRFATTNINGSGRUND ... 12

4 RIKTLINJER OCH ANVISNINGAR ... 14

5 TRAFIKLEDSNÄTETS OCH BASUNDERHÅLLETS NULÄGE ... 16
5.1 VÄGNÄTET ... 16
5.2 BANNÄTET ... 22
5.3 FARLEDSNÄTET ... 24

6 FINANSIERING OCH FÖRDELNING AV DEN ... 27
6.1 BAKGRUND TILL FINANSIERINGEN AV BASUNDERHÅLLET ... 27
6.2 FÖRDELNING AV FINANSIERINGEN 2026–2029 ... 29
6.2.1 TRAFIKLEDSHÅLLNINGENS PRODUKTER ... 29
6.2.2 FINANSIERING AV VÄGHÅLLNINGEN ... 30
6.2.3 FINANSIERING AV BANHÅLLNINGEN ... 34
6.2.4 FINANSIERING AV FARLEDSHÅLLNINGEN ... 35
6.2.5 TRAFIKSTYRNING OCH INFORMATION ... 36
6.3 SAMMANDRAG AV FÖRDELNINGEN AV FINANSIERINGEN 2026 ... 38
6.4 PRIORITERING AV FINANSIERINGEN ... 40
6.5 PRIORITERING PER PRODUKT ... 41
6.6 PRIORITERING PER TRAFIKFORM ... 43
6.6.1 LANDSVÄGSNÄTET ... 43
6.6.2 BANNÄTET ... 45
6.6.3 FARLEDER ... 46

7 KONSEKVENSBEDÖMNING ... 48
7.1 SYFTET MED KONSEKVENSBEDÖMNINGEN ... 48
7.2 MATERIAL OCH METODER FÖR KONSEKVENSBEDÖMNING ... 48
7.3 RESULTAT AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN ... 49
7.3.1 ALLMÄNT OM KONSEKVENSERNA AV BASUNDERHÅLLETS PRODUKTER ... 49
7.3.2 KONSEKVENSER AV PLANEN FÖR BASUNDERHÅLL AV TRANSPORTINFRASTRUKTUREN FÖR SERVICENIVÅN I TRAFIKLEDSNÄTET ... 54
7.3.3 KONSEKVENSER AV PLANEN FÖR BASUNDERHÅLL FÖR UPPNÅENDE AV MÅLEN I DEN RIKSOMFATTANDE TRAFIKSYSTEMPLANEN ... 59
7.3.4 KONSEKVENSER AV FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN ... 60
7.3.5 KONSEKVENSER AV FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN FÖR UPPNÅENDE AV MÅLEN I DEN RIKSOMFATTANDE TRAFIKSYSTEMPLANEN ... 65
7.3.6 BEDÖMNING AV RIKTNINGEN FÖR ÄNDRINGAR I TRAFIKLEDSVERKETS RESULTATMÅLSINDIKATORER ... 68

8 UPPFÖLJNING ... 69

9 BASUNDERHÅLLETS BEHOV SOM INTE INGÅR I PLANEN ... 69
9.1 UTSIKTER EFTER PLANPERIODEN ... 69
9.2 LANDSVÄGSNÄTETS BEHOV ... 69
9.2.1 VÄGBELÄGGNINGAR, KONSTRUKTIONER, BROAR, UTRUSTNING OCH TRAFIKMILJÖ ... 69
9.2.2 ENSKILDA REPARATIONSBEHOV ... 70
9.2.3 LANDSVÄGSNÄTETS FÖRBÄTTRINGSPROJEKT ... 70
9.3 BANNÄTETS BEHOV ... 77

9.3.1 STORA OMBYGGNADSBEHOV 77
9.3.2 BEHOV AV FÖRBÄTTRINGSPROJEKT 79
9.3.3 BEHOV AV ENSKILDA REPARATIONER 79
9.4 FARLEDERNAS BEHOV 80

KÄLLFÖRTECKNING 81

1 Plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen

Planen för basunderhåll beskriver hur anslagen för basunderhållet fördelas för att uppnå servicenivån och målen för trafikledernа. Planen för basunderhåll görs upp mer exakt för ett år och preliminärt för en fyraårsperiod. Planen uppdateras årligen. Finansieringen för 2026 har fastställts i statsbudgeten. För 2027–2029 följer finansieringen i planen för basunderhåll planen för de offentliga finanserna. Historiska uppgifter om finansieringen av basunderhållet finns i rapporten sedan 2020. Utvecklingen av finansieringens köpkraft har också granskats.

I planen för basunderhåll beskrivs skötseln och reparationerna av landsvägs-, ban- och farledsnätet, trafiktjänsterna, den förbättring som finansieras ur basunderhållet och de viktigaste principerna för prioriteringen. Planen för basunderhåll verkställer för sin del den nationella 12-åriga trafiksystemplanen. Planen fungerar också som stöd för förvaltningen av Trafikledsverkats trafikledsegendom.

Riksdagen beslutar årligen om anslagen för basunderhållet. Finansieringen styrs enligt mål, behov, riktlinjer, prioriteringsprinciper och gällande långvariga serviceavtal.

Planen för basunderhåll omfattar också livskraftscentralernas väghållningsuppgifter och finansieringen av dem. Livskraftscentralerna beskriver åtgärderna och utsikterna närmare i sina regionala planer och översikter för väghållningen och trafiken.

Planen innefattar en konsekvensbedömning där man har separerat konsekvenserna av finansieringen av basunderhållet och fördelningen av den och konsekvenserna av förändringar i verksamhetsmiljön och beskrivit vart dessa leder tillsammans. Framtida behov och utsikter utanför planen efter planperioden har granskats i slutet av rapporten.

2 Huvudbudskap och reparationsskuld

2.1 Huvudbudskap

Huvudbudskapen i planen för basunderhåll 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 trafikledera 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 och utvecklingen av kostnadsnivån 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.

2.2 Reparationsskuld

Reparationsskulden för trafikledsnätet består av den sammanlagda reparationskostnaden för trafikledsegendom som är i dåligt skick och i behov av reparation. I början av 2025 uppgick reparationsskulden till cirka 2,6 miljarder euro på landsvägarna, 1,6 miljarder euro på järnvägarna och 29 miljoner euro på

farlederna. Reparationsskulden har ökat långsamt under de senaste tio åren (Bild 1). Ökningen av reparationsskulden kunde tillfälligt stoppas tack vare tilläggsfinansieringen 2024. Reparationsskulden har ökat särskilt i fråga om lågtrafikerade trafikleder. En stor del av trafikledsnätets konstbyggnader och utrustning finns dock på huvudleder och högtrafikerade leder. I synnerhet de tekniska anordningarnas och utrustningarnas livslängd är relativt kort, så en reparationsskuld för dem uppstår också på huvudleder och högtrafikerade leder, och reparationsskulden ökar inte jämnt om finansieringen inte räcker till den nivå som bevarar reparationsskulden.

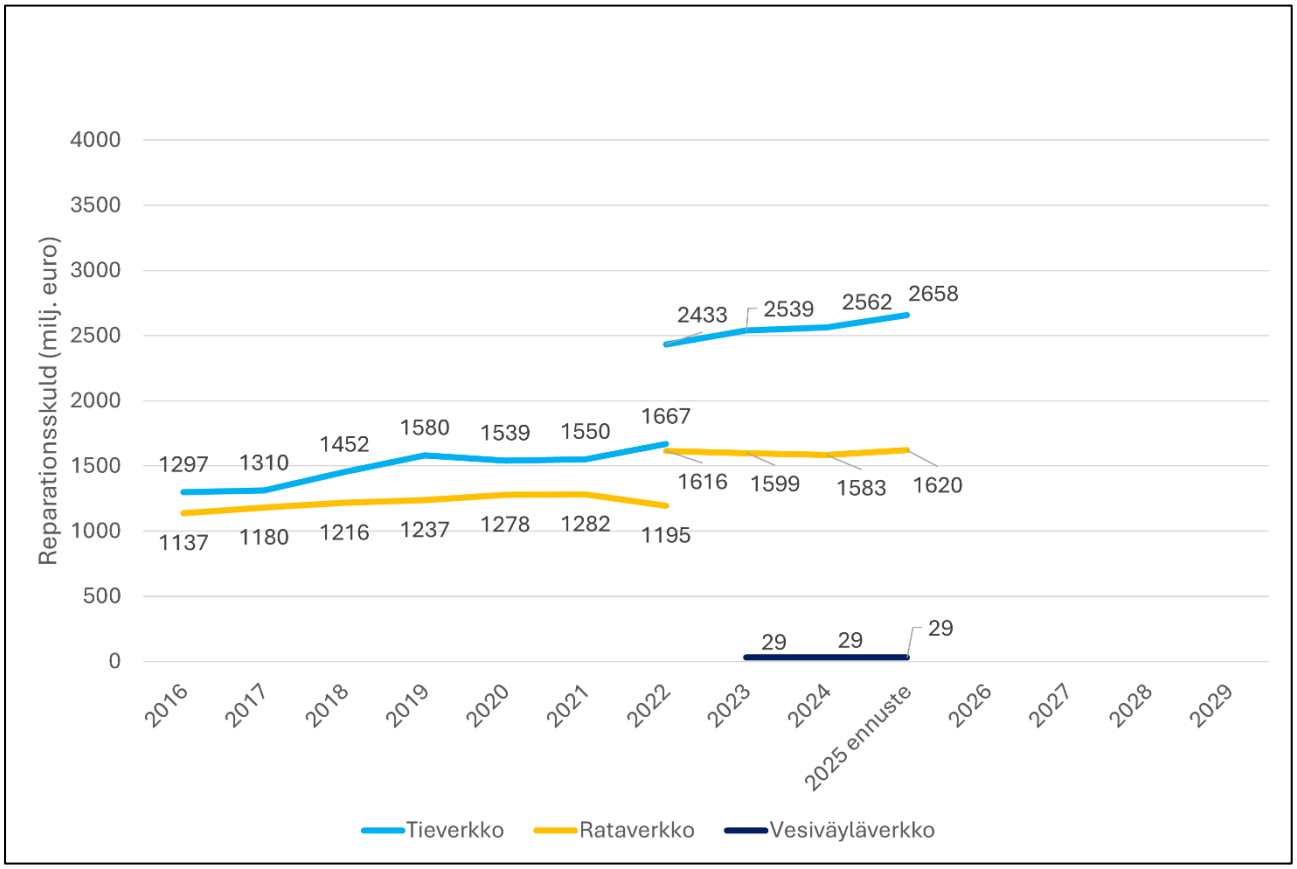


Bild 1. Utvecklingen av reparationsskulden.

I statsminister Petteri Orpos regeringsprogram fastställdes en tilläggsfinansiering på sammanlagt 520 miljoner euro för regeringsperioden för att avveckla reparationsskulden för trafikslederna. År 2024 fick man 250 miljoner euro i tilläggsfinansiering, 2025 200 miljoner euro och 2026 118 miljoner euro. Under 2024–2025 kunde finansieringen av reparationsskulden också riktas till tyngre åtgärder än tidigare på det medeltrafikerade nätet samt till kritiska broar. Denna finansieringsnivå har ändå inte räckt till för att minska reparationsskulden.

Av tilläggsfinansieringen för 2026 riktas 100 miljoner euro till landsvägsbeläggningar och 18 miljoner euro till reparationer av landsvägsbroar. Syftet med åtgärderna är att begränsa ökningen av reparationsskulden. Med reparationsskuldmedlen för 2026 kan man göra cirka 1 000 km mer beläggning och reparera 20–30 fler broar än med basfinansieringen.

En betydande del av vägegendomen och i synnerhet konstbyggnaderna finns på huvudvägarna, vilket utöver trafiken motiverar huvudvägarnas stora andel av reparationsfinansieringen. Reparationsskulden fortsätter att öka och ökningen accelererar mot slutet av planperioden fram till 2029 (bild 1). I fråga om vägnätet ökar reparationsskulden mest på det lågtrafikerade belagda vägnätet.

Efter planperioden uppskattas trafikledsnätets reparationsskuld vara större än i nuläget, cirka 5 miljarder euro, och skulden finns särskilt i det lågtrafikerade och delvis även i det medeltrafikerade trafikledsnätet. Målnivån för reparationsskulden är 2,4 miljarder euro, vilket är betydligt lägre än den nuvarande nivån. Med denna nivå på reparationsskulden skulle trafiklederna vara på en ändamålsenlig nivå både för samhället och för användarna.

I finansieringsprogrammet för Trafik 12-planen föreslås en årlig tilläggsfinansiering på 460–580 miljoner euro för basunderhållet för 2030–2037, vilket i betydande grad kan bromsa upp ökningen av reparationsskulden. Köpkraften i finansieringen av basunderhållet försvagas dock före 2030 av den höjda kostnadsnivån samt ökningen av antalet trafikledskonstruktioner och de nödvändiga utgifterna för trafikledshållningen.

Mer information om reparationsskulden finns i publikationen Liikenneväylien korjausvelka 2025 (Trafikledernas reparationsskuld 2025, på finska) (Trafikledsverkets publikationer 61/2025).

3 Författningsgrund

Lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) ger allmänna krav på väghållningen och drar upp riktlinjer för servicenivån på resor och transporter på landsvägar. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla landsvägsförbindelserna som en del av trafiksystemet så att de fungerar, är trygga, främjar en hållbar utveckling och tillgodoser trafik- och transportbehoven samt att säkerställa ett enhetligt landsvägsnät och en enhetlig servicenivå i hela landet. Dessutom är syftet med lagen att trygga möjligheterna att delta i planeringen av statsägda landsvägar. Lagen om trafiksystem och landsvägar kompletteras av **kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå** (933/2018). **Vägtrafiklagen** (729/2018) reglerar bland annat trafikanordningar och deras placering. Ordnandet av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster grundar sig på **lagen om transportservice** (320/2017).

Banlagen (110/2007) ställer allmänna krav på banhållningen och reglerar bland annat nivån på underhållet av järnvägarna. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägsförbindelserna som en del av trafiksystemet och så att de fungerar och är trygga samt främjar en hållbar utveckling och tillgodoser behoven hos person- och godstrafik på järnvägarna. Syftet med lagen är dessutom att trygga

upprätthållandet, utvecklandet och byggandet av järnvägarna som en trafikform som förenar olika delar av riket samt att trygga möjligheterna att delta i planeringen av järnvägstrafiklösningar. Banlagen kompletteras av **kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå** (933/2018). **Spårtrafiklagen** (1302/2018) reglerar spårtrafiken och dess säkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet samt en effektiv användning av bannätet. Även ordnandet av trafikstyrningstjänster grundar sig på spårtrafiklagen. **I lagen om transportservice (320/2017)** föreskrivs bland annat om förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik, förutsättningarna för beviljande av koncession för järnvägstrafik, kvalifikationer och förarutbildningar inom järnvägstrafiken. Transport- och kommunikationsverket **Traficoms föreskrift om järnvägssystemets delsystem infrastruktur** styr bland annat förbättringen av plankorsningssäkerheten.

Planeringen, byggandet och underhållet av farleder regleras inte av särskild lagstiftning utan grundar sig främst på **vattenlagen** (587/2011) och **sjötrafiklagen** (782/2019). De allmänna principerna i vattenlagen samt bland annat tillämpningen av vattenlagen i olika typer av farledsprojekt beskrivs i Trafikledsverkets (Trafikverkets) anvisning.[1] Med tanke på basunderhållet är underhållsskyldigheten enligt 10 kap. 12 § i vattenlagen en central skyldighet. Sjötrafiklagen fastställer de förfaranden utifrån vilka Transport- och kommunikationsverket Traficom styr och övervakar alla farledshållare. Enligt **lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans** (1121/2005) sörjer Trafikledsverket för tillgången till isbrytarassistans på finskt vattenområde om isförhållandena kräver det. Assistansen omfattar de hamnar som Trafikledsverket utsett till vinterhamnar och andra platser som Trafikledsverket bestämmer särskilt, till exempel på djupfarleden i Saimen. Samarbetet mellan Finland och Sverige inom vintersjöfarten (statsfördraget 77/2013) är intensivt. Trafikledsverket sköter underhållet av Saima kanal i enlighet med statsavtalet mellan Finland och Ryssland (8/2012). Sjötrafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna grundar sig på bland annat **Lagen om fartygstrafikservice** (16 §).

I statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12, 18.12.2025) presenteras en bedömning av trafiksystemets nuläge och framtida verksamhetsmiljö, målen för trafiksystemet samt åtgärdsförslag för att uppnå målen.

Statsrådets principbeslut om en trafiksäkerhetsstrategi (24.3.2022) drar upp riktlinjer för åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och förebygga trafikolyckor. Målet med strategin är att förbättra trafiksäkerheten på ett övergripande sätt för att nå nollvisionen för 2050.

Bedömning av miljökonsekvenserna av planer och program

Lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005, den s.k. SMB-lagen) verkställer Europaparlamentets och rådets direktiv om bedömning av vissa planers och

[1] Vattenlagen i farledsprojekt. Trafikverkets anvisningar 12/2013

programs miljöpåverkan (2001/42/EG, det s.k. SEA-direktivet) Syftet med lagen är att främja bedömningen och beaktandet av miljökonsekvenser när myndigheter bereder och godkänner planer och program, att förbättra allmänhetens tillgång till information och möjligheter till medbestämmande samt att främja en hållbar utveckling. Den allmänna bedömningsskyldigheten enligt 3 § i lagen gäller de statliga eller kommunala myndighetsplaner och -program som inte kräver någon formbunden miljöbedömning enligt lagen. Planerna och programmen för trafikledshållning omfattas av den allmänna skyldigheten att bedöma konsekvenserna.

Trafikledsverkets och livskraftscentralernas roller i väghållningsuppgifterna

Lagen definierar trafiksystemets funktion, trafiksäkerheten, väg- och trafikförhållandena samt landsvägshållningen som livskraftscentralernas uppgifter som gäller ansvarsområdet väg och trafik.

Trafikledsverket ansvarar för uppgifterna för landsvägsnätets ägare och styr livskraftscentralerna i skötseln av väghållningsuppgifterna. Styrningen grundar sig på lag, författningar, statsbudgeten, den riksomfattande trafiksystemplanen och den plan för basunderhållet som härletts utifrån dess mål, verkets riktlinjer och anvisningar som preciserar väghållningen, livskraftscentralernas resultatavtal samt ett omfattande expertsamarbete.

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. Väghållningen genomförs som entreprenader eller fleråriga serviceavtal, till exempel skötseln av landsvägar som 5-åriga entreprenader enligt principen om kvalitetsansvar. De största förbättringsprojekten inom basunderhållet bereds i samarbete mellan Trafikledsverket och livskraftscentralerna. Livskraftscentralerna genomför förbättringsprojekten och Trafikledsverket genomför de stora investeringsprojekt som riksdagen beslutat om. I sektordiskussionerna mellan Trafikledsverket och livskraftscentralernas trafikavdelningar behandlas och godkänns årligen verksamhetsplanerna för livskraftcentralernas trafikavdelningar.

4 Riktlinjer och anvisningar

Landsvägsnätet

Trafikledshållningen styrs mer detaljerat med riktlinjer och kvalitetskrav samt Trafikledsverkets anvisningar. Riktlinjerna beskriver hur trafikledshållaren svarar på de lagstadgade kraven på underhåll på ett enhetligt, effektivt och kundorienterat sätt, inom ramen för riktlinjerna i den riksomfattande

trafiksystemplanen samt de mål och den finansiering som riksdagen beslutat om. Riktlinjer som påverkar landsvägarnas servicenivå och bevarandet av egendomen är till exempel:

- Riktlinjer för vinterskötsel
- Riktlinjer för reparation av belagda vägar
- Riktlinjer för broar
- Riktlinjer för underhåll av grusvägar
- Riktlinjer för landsvägarnas utrustning och trafikmiljö

I riktlinjerna för vinterskötsel beskrivs servicenivån för vinterskötseln och principerna för olika delar av landsvägsnätet enligt skötselklass. Riktlinjerna för vinterskötsel förnyades 2018 och trädde i kraft i entreprenaderna 2019–2023. Landsvägarna delas nationellt in i sex vinterskötselklasser utifrån vägens betydelse, trafikmängden och trafikens sammansättning. Gång och cykling i olika trafikmiljöer har också beaktats tydligare än tidigare. De nationella kvalitetskraven fastställs enligt skötselklassificeringarna. Utöver dygnstrafiken påverkas vinterskötselklassificeringen bland annat av mängden tung trafik och ibland också av ställningen i vägnätet.

Riktlinjerna för reparation av belagda vägar förnyades 2021. Det belagda landsvägsnätet delas nationellt in i tre reparationsklasser, PK1–PK3. Reparationsklassificeringen av beläggningarna påverkas bland annat av vägens totala trafikmängd, mängden tung trafik, förbindelsesträckans roll som förenare av landskaps- och regioncentraler eller logistiska knutpunkter samt landsvägens ställning i vägnätet. I riktlinjerna beskrivs huvudprinciperna för prioritering och programmering av reparation av belagda vägar.

Riktlinjerna för broar förnyades 2023. I riktlinjerna beskrivs tillvägagångssätten för en säker och livscykeleffektiv egendomsförvaltning av broar. De viktigaste ändringarna jämfört med tidigare är klassificeringen av broarnas servicenivå, behovsutredningsprocessen och en riskbaserad prioritering av objekt. Riktlinjerna för landsvägarnas utrustning och trafikmiljö förnyades 2023–2025. Perspektivet var en ännu starkare egendomsförvaltning. Utöver klassificeringarna av servicenivå och skick prioriterades egendomsslagen utifrån egendomsslagens inbördes betydelse.

Nivån på och huvudprinciperna för skötseln av grusvägar beskrivs i publikationen Sorateiden kunnossapidon toimintalinjat (2021) (Riktlinjer för skötsel av grusvägar (2021), på finska). Grusvägar har två sommarskötselklasser som huvudsakligen baseras på trafikmängden. Långsiktig, hållbar och kostnadseffektiv skötsel av grusvägar eftersträvades bland annat genom att fastställa målbredder för grusvägar per skötselklass samt genom att effektivisera enhetligheten i fastställandet av viktbegränsningar under menförestider. Principerna för underhåll av grusvägar under olika årstider beskrivs i detalj i publikationen Sorateiden kunnossapito (Underhåll av grusvägar, på finska) (Trafikverket 2014).

Bannätet

Trafikledsverket styr banhållningen med tekniska anvisningar och säkerhetsanvisningar, av vilka den viktigaste är serien Ratatekniset ohjeet (Bantekniska anvisningar, på finska) (RATO). Till exempel fastställs underhållsnivåerna i del 13 Kontroll av banan i RATO. Underhållsnivåerna fastställs enligt den hastighet som används på banan och banans överbyggnad (rälsar, sliprar och stödskikt). Hastighetsnivån å sin sida fastställs utifrån banans trafikbehov. Det finns åtta nivåer: basnivåerna 1–6 och dessutom de högsta nivåerna 1A och 1AA på de snabbaste banorna. Underhållsnivåerna fastställer i sin tur bland annat kontrollfrekvensen vid varje objekt, till exempel hur ofta växlarna mäts och kontrolleras.

Anvisningar för järnvägar finns i Trafikledsverkets anvisningsförteckning. Bannätet och dess tjänster för kunderna beskrivs i Rautateiden verkkoselostus (Beskrivning av Finlands bannät, på finska) (Trafikledsverkets publikationer 67/2025).

Farledsnätet

Underhållet av farlederna styrs bland annat av följande dokument:

- Underhåll av allmänna farleder, som grundar sig på sjötrafiklagen (Traficom, anvisning 2021)
- Väylänhoidon palvelukuvaus (Servicebeskrivning för trafikledshållningen, på finska) (Trafikledsverkets anvisningar 5/2024)

Utöver dessa finns närmare tekniska och funktionella anvisningar samt produktkrav som finns i Trafikledsverkets anvisningsförteckning.

5 Trafikledsnätets och basunderhållets nuläge

5.1 Vägnätet

Landsvägsnätet är cirka 78 000 kilometer långt, varav cirka 50 500 km är belagda vägar och cirka 27 500 km grusvägar. Dessutom finns det cirka 6 100 km separata gång- och cykelvägar och över 15 000 broar på statens vägnät.

Vägnätets omfattning förändras mycket långsamt. Landsvägar blir gator allteftersom detaljplaneringen framskrider och markanvändningen utvidgas. Å andra sidan ökar mängden egendom som ska underhållas och i synnerhet mängden konstbyggnader i och med utvecklings- och förbättringsprojekt för

trafikledsnätet (till exempel nya körfält, bredare tvärsektioner, längre och bredare broar, nya tunnlar, utrustning, parallellvägar, gång- och cykelvägar). Det finns 24 landsvägstunnlar i landsvägsnätet, vilket är sex gånger så många som år 2000. Vägtunnlarnas sammanlagda längd är 15 kilometer. Basunderhållet finansierar för närvarande underhåll och styrning av 16 landsvägstunnlar. Från livscykelprojekten överförs en tunnel till finansieringen av basunderhållet 2026 och 7 tunnlar 2029. Varje år har 30–60 km landsväg gjorts om till grusväg. Under planperioden uppskattas det att cirka 60–70 km landsväg årligen görs om till grusväg.

Trafiken på landsvägarna är i huvudsak koncentrerad till en mindre del av landsvägsnätet än tidigare. Hälften av landsvägstrafiken går endast på en sträcka under 4 000 kilometer, vilket är 5 procent av landsvägarnas längd. I det praktiska underhållet måste servicenivån dimensioneras enhetligt och som tillräckligt långa förbindelsesträckor, men ändå utgör de högsta skötselklasserna, dvs. det högtrafikerade vägnätet, cirka två tredjedelar av trafiken både i beläggningen och i synnerhet i vinterskötseln (bild 2 och 3).

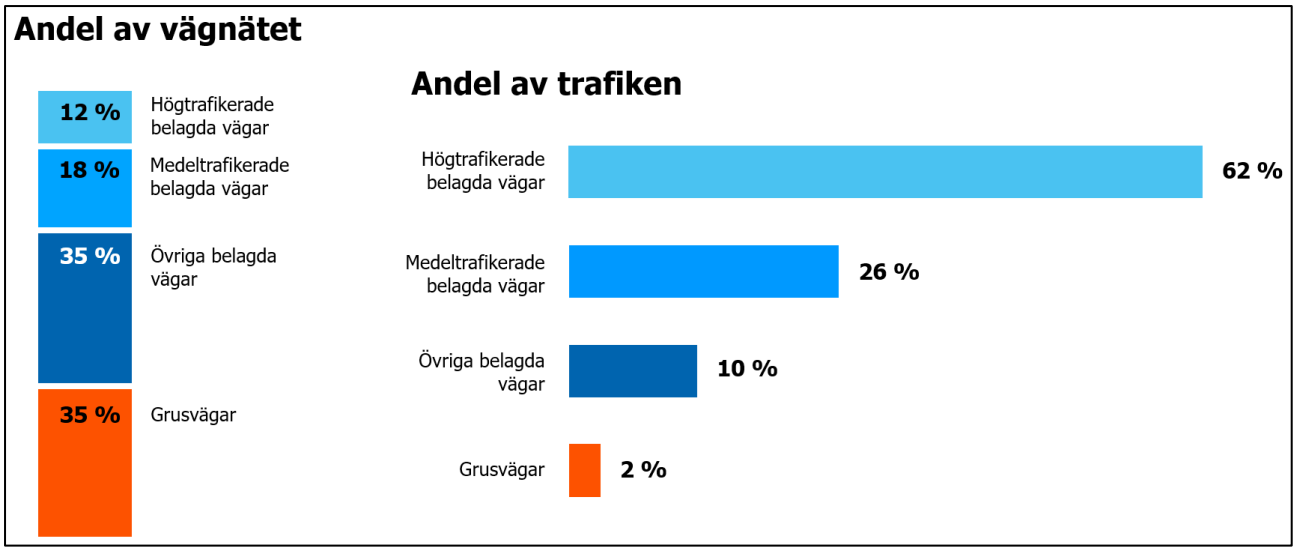


Bild 2. Fördelningen av landsvägsnätet enligt beläggning och vägens trafikintensitet samt deras andel av trafiken.

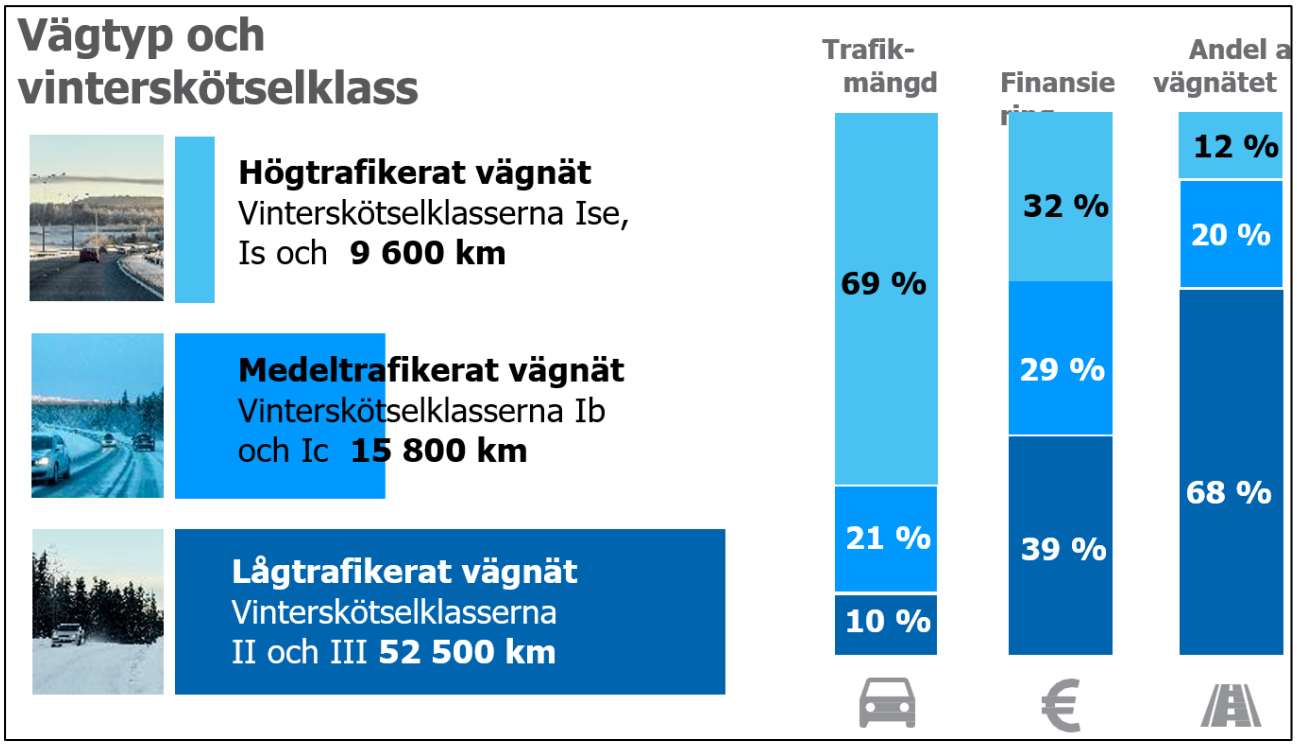


Bild 3. Vinterskötsel av landsvägsnätet: andelar av trafiken, finansieringen och vägkilometer.

Av de belagda vägarna är cirka 10 200 km, dvs. 20 %, i dåligt skick, varav cirka 800 km gäller den högsta reparationsklassen för beläggningar. Huvudvägarnas och i synnerhet den högsta reparationsklassens skick kan hållas på ungefär nuvarande nivå även under de kommande åren, men en högre kostnadsnivå än tidigare gör detta mer utmanande. En betydande satsning krävs också för att förbättra de belagda vägarnas strukturella skick. Förbättringar av konstruktionen har under 2020–25 gjorts med hjälp av finansiering av reparationsskulden på en sträcka av i genomsnitt 320 km per år (bild 4). Utan reparationsskulden har årsvolymen för förbättringar av konstruktionen varit cirka 200 km per år, men i början av 2000-talet förbättrades vägkonstruktionerna på nästan 1 000 km per år, varav cirka 500 km var på lågtrafikerade vägar (ÅDT < 350).

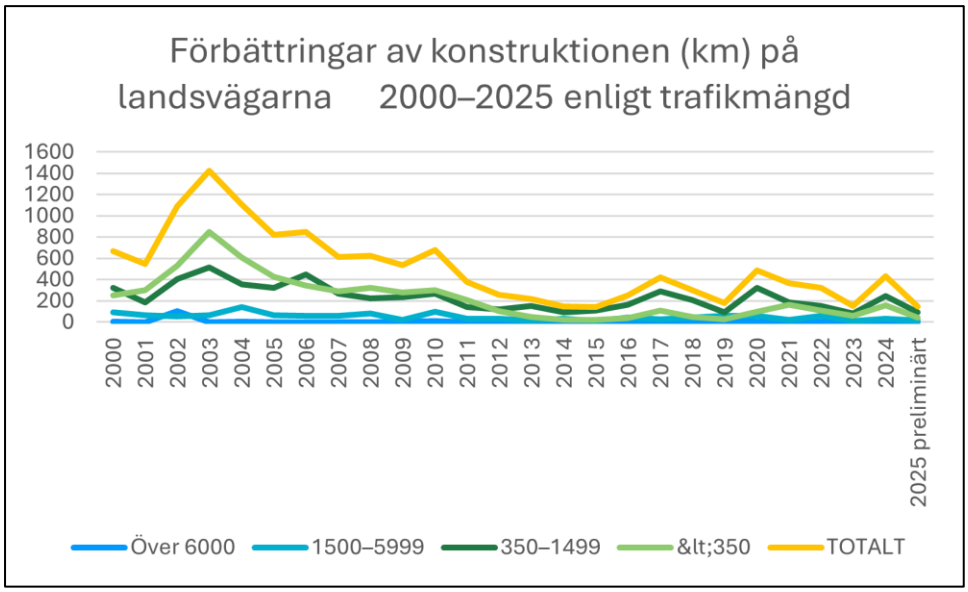


Bild 4. Konstruktionsförbättringar i landsvägsnätet åren 2000–25.

Över hälften (44 300 km) av landsvägarna kan klassificeras som lågtrafikerade. Det lågtrafikerade vägnätet möjliggör många livsviktiga funktioner och transporter i samhället. Det lågtrafikerade vägnätets omfattning ökar, eftersom trafikmängden i en del av vägnätet har minskat redan i årtionden och denna utveckling förutspås fortsätta under planperioden.

Det lågtrafikerade vägnätets skick och underhållsnivå uppfyller inte alla trafikanters förväntningar. Av de lågtrafikerade vägarna är 17 100 km belagda. Av dessa är cirka 4 900 km, dvs. nästan 30 procent, i dåligt eller mycket dåligt skick. Lågtrafikerade vägar i dåligt skick finns i hela landet. På grund av den ringa finansieringen är man tvungen att reparera många skador på dessa vägar, vilket innebär att man skjuter upp mer omfattande reparationsåtgärder på framtiden. Antalet beläggningar i dåligt skick på lågtrafikerade belagda vägar ökar under planperioden.

Av grusvägarna är cirka 5 procent klart överbreda och en del smala i förhållande till kundernas behov. Andelen tjällossning i vägstommen på grusvägnätet har minskat på 2000-talet och ytmenförets betydelse har ökat i och med klimatförändringen. Grusvägarnas dåliga skick och försämrade bärighet stör transporterna särskilt under menförestider på våren och hösten. Under planperioden torde grusvägarnas skick förbli oförändrat.

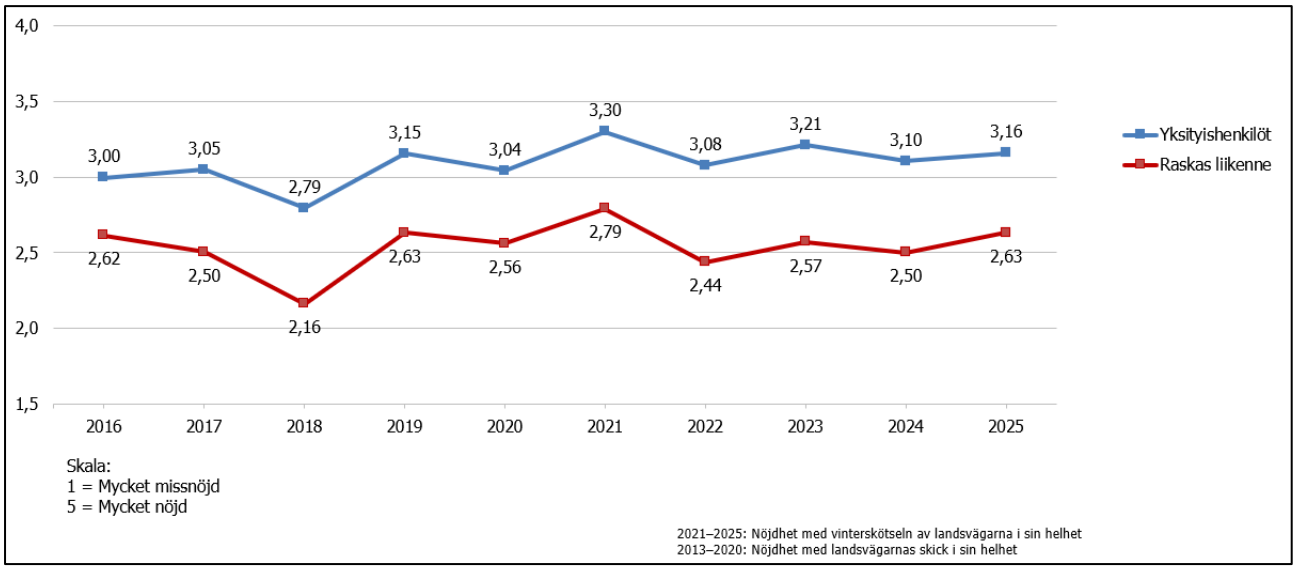
Av landsvägsbroarna är cirka 900, dvs. 6 procent, i dåligt skick och cirka 200 av dem finns på huvudvägarna. Arealen på och antalet broar i dåligt skick har ökat och dessa fortsätter att öka. Reparationsskuld finns särskilt i broar som byggdes på 1960- och 1970-talen. I broarna har man också identifierat vissa konstruktionslösningar vars långsiktiga hållbarhet är kortare än vad som ursprungligen uppskattades. Broar som byggdes på 1980-talet uppnår ombyggnadsåldern under innevarande årtionde. Det finns cirka 380

viktbegränsade broar och de ligger alla utanför huvudvägnätet. I landsvägsnätet finns dessutom cirka 300 broar som begränsar tunga specialtransporter.

Av gång- och cykelvägarna är cirka 830 km, dvs. 14 procent, i dåligt skick. Syftet med underhållet av gång- och cykelvägarna är att garantera att de kan användas året runt. I synnerhet i stadsregionerna betonas förbättringen av förhållandena för gång- och cykeltrafiken i utvecklingen av trafiksystemet. Målet är att öka gång- och cykeltrafikens andel av färdsätten och dess säkerhet.

Privatpersoners nöjdhet med landsvägarnas skick är genomgående på en högre nivå än nöjdheten med den tunga trafiken (bild 5). Man är klart nöjdare med huvudvägarnas skick än med de övriga vägarnas skick.

Privatpersoners nöjdhet med vinterskötseln av landsvägarna har legat på ungefär samma nivå 2022–25. Nöjdheten med den tunga trafiken har förbättrats något under den här perioden, men när man tittar på medelvärdet för tre år ligger man fortfarande på en i genomsnitt lägre nivå än 2019–21. Nöjdheten med landsvägarnas skick förbättrades betydligt sommaren 2025.



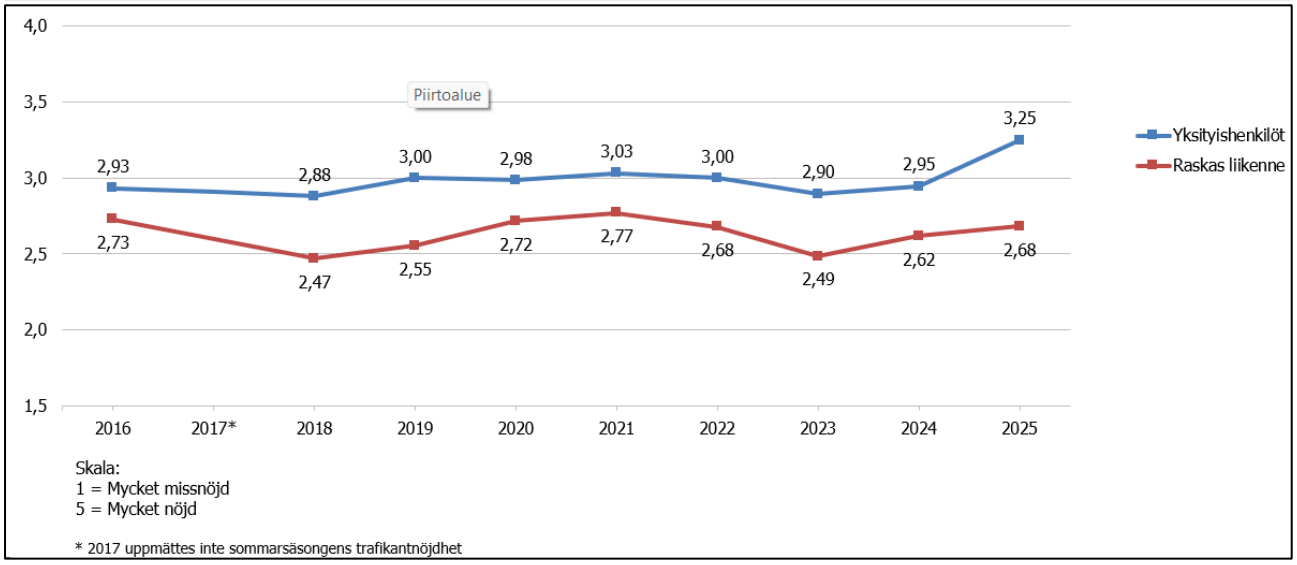


Bild 5. Väganvändarnas nöjdhet med vinterskötseln och skicket på landsvägarna sommaren 2016–25.

Finlands nationella trafiksäkerhetsmål är en s.k. nollvision, som innebär att antalet dödsfall i trafiken i praktiken ska minskas till noll före 2050. Målet på kortare sikt är att halvera antalet dödsfall till följd av allvarliga skador 2020–2030. För landsvägarnas del har utvecklingen hittills i huvudsak följt målet. År 2024 avstannade dock den goda utvecklingen och antalet avlidna steg något över målutvecklingen som beskriver en jämn minskning (bild 6).

Över två tredjedelar av dödsfallen på landsvägarna sker med personbil vid mötes- och avkörningsolyckor. Varje år dör cirka 30 oskyddade trafikanter, såsom fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister.

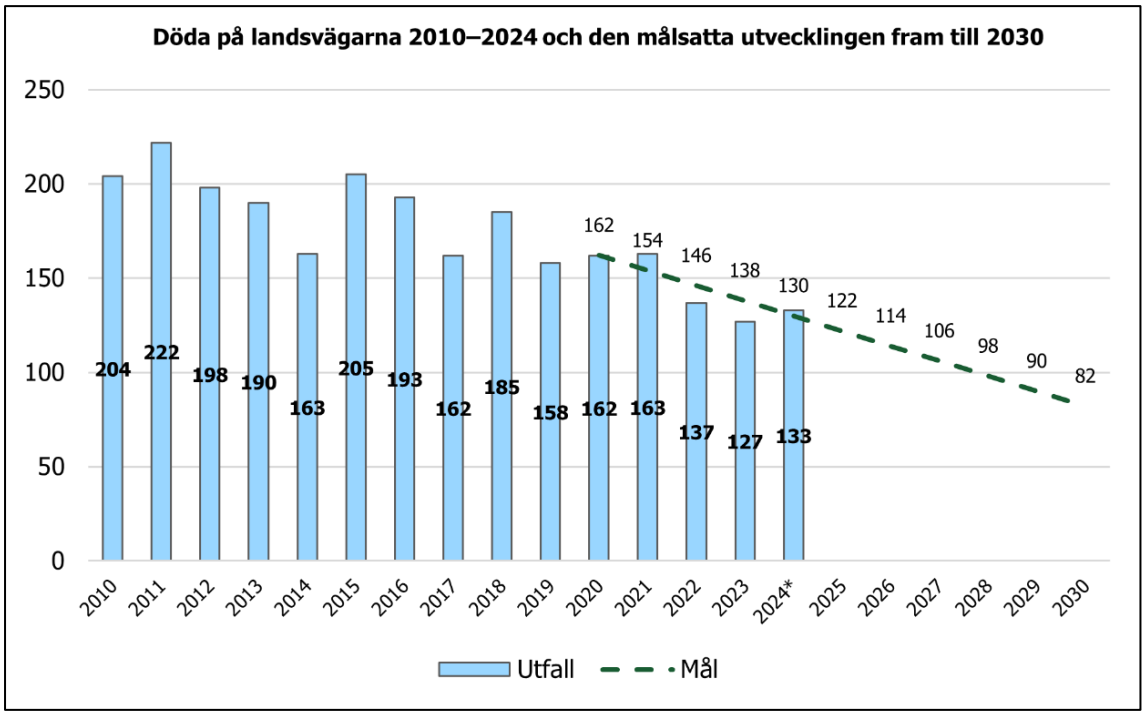


Bild 6. Döda på landsvägarna 2010–2024 och den målenliga utvecklingen fram till 2030 *förhandsuppgift. Källor: Statistikcentralen och Trafikledsverket.

5.2 Bannätet

Statens bannät omfattar cirka 5 900 km, varav 88 procent är enkelspåriga. Cirka 3 400 km av bannätet har elektrifierats. Bannätet har cirka 45 tunnlar samt över 300 trafikplatser för person- och godstrafik. Bannätets omfattning förändras mycket långsamt. Mängden egendom som ska underhållas ökar i och med utvecklings- och förbättringsprojekt för trafikledsnätet (till exempel tilläggsspår, utvidgning av elektrifieringen). Det finns cirka 2 500 järnvägsbroar. Det finns cirka 160 järnvägsbroar i dåligt skick, varav cirka 50 på huvudlederna. Servicenivåbegränsningarna som järnvägsbroarna orsakar är i huvudsak hastighetsbegränsningar eller hinder för att höja den tillåtna axelvikten på banavsnittet.

De centrala utgångspunkterna för banhållningen är bannätets säkerhet och driftsäkerhet, vilket bland annat bidrar till en punktlig järnvägstrafik. Skötseln av nätet och hanteringen av reparationsskulden är centrala trots den knappa finansieringen.

Bannätet och banhållningen ska uppfylla bland annat följande behov: svara på näringslivets föränderliga behov (ändringar i antalet transportströmmar och deras riktning), sörja för att rese- och transportkedjorna fungerar, inklusive ändringar i markanvändningen i stationsomgivningarna och utveckling av den regionala tågtrafiken, behov av beredskap, försörjningsberedskap och militär rörlighet samt vid sidan av den traditionella järnvägssäkerheten digital säkerhet och säkerhetsfrågor (security). Miljöfrågor som är viktiga med tanke på banhållningen är begränsning av och anpassning till klimatförändringen,

koldioxidsnålhet, livscykelhållbarhet, resursklokhet, främjande av cirkulär ekonomi, skydd av den biologiska mångfalden, skydd av yt- och grundvatten samt marken, hantering av emissionsskador såsom buller och vibrationer samt skydd av landskapet och kulturmiljön. Säkerhetsaspekter är också säkerheten i de arbeten som utförs på banan samt ombesörjandet av plankorsningssäkerheten.

Plankorsningssäkerheten anknyter till både järnvägs- och vägtrafiksäkerheten. Även om antalet olyckor har minskat betydligt jämfört med tidigare, sker det fortfarande i genomsnitt drygt 10 plankorsningsolyckor per år på statens bannät. I dessa olyckor har i genomsnitt cirka 3 personer omkommit per år. Huvudledsnätet enligt förordningen om huvudleder har 666 plankorsningar och det övriga bannätet 1 721 plankorsningar (läget i slutet av 2024). Huvudledsnätets andel av det statliga bannätets längd är 57 procent. Av alla plankorsningar saknade 1 660 bom- eller ljud- och ljusvarningar i slutet av 2024. På grund av det plankorsningsprogram som pågått i flera år och det minskade antalet olyckor är kostnadseffektiviteten för de plankorsningsåtgärder som genomförs i fortsättningen inte av samma klass som tidigare.

Bannätets skick försämras i jämn takt, men särskilt utmanande är banavsnitten som befinner sig i slutet av sin livscykel (lågtrafikerade banor cirka 300–500 km) samt spåren på stora bangårdar. På bannätet syns reparationsskulden lättare som störningar, även utomståendes verksamhet påverkar. Utöver det dagliga underhållet är det särskilt viktigt med ombyggnadsprojekt där man samtidigt kan förnya banavsnittets konstruktion och teknik och anpassa arbetena till trafikstrukturen. Utöver genomgripande reparationer utförs systematiskt lokala räls- och sliperbyten, grund- och överbyggnadsreparationer, reparationer av säkerhetsanordningar och växel-, bro- och elbanor.

Särdragen i planeringen av banhållningen

Planeringen av användningen av finansieringen är långsiktig. Banarbetena ska planeras och informeras om till och med i flera år på förhand bland annat för att säkerställa tillgången till arbetsluckor när banarbetena och trafiken samordnas. Bannätets enkelspårighet medför utmaningar för arbetsarrangemangen; trafikolägenheterna får inte bli för stora.

Järnvägskonstruktionen åldras och försämras i olika takt i olika konstruktionsskikt. Till exempel har de översta konstruktionerna, dvs. rälsar, sliprar och stödskikt, alla olika långa livscykel. Dessutom är deras livscykel annorlunda jämfört med t.ex. broar. Detta gör banhållningen utmanande när konstruktionerna befinner sig i olika skeden av livscykeln, både geografiskt splittrade och per konstruktionsskikt. Vid fastställandet av mer omfattande reparationer är det särskilt viktigt att identifiera nödvändiga reparationer, men undvika förtida nyinvesteringar.

Enskilda reparations- och förbättringsprojekt är i allmänhet större på bannätet än på landsvägar och farleder, och de lågtrafikerade banorna har större betydelse för nätet. I änden av en lågtrafikerad radielinje

kan det finnas en enskild nationellt betydande produktionsanläggning vars verksamhet förutsätter fungerande tågtrafik. Då är den lågtrafikerade banan ändå av stor betydelse.

Synergifördelarna med reparations- och förbättringsprojekt är betydligt tätare än i andra trafikformer, så det är viktigt att samordna och planera dem samtidigt för att uppnå kostnadseffektivitet och den nytta som eftersträvas. I fråga om bankonstruktioner och -teknik betonas hantering av nätets livscykel: samordning av punktreparationer, effektiviserat underhåll och mer omfattande ersättningsinvesteringar och att de görs i rätt tid.

Planeringen av finansieringen styrs av en kontinuerlig riskbedömning; inom järnvägstrafiken är säkerheten en ledande faktor. På järnvägarna tillåts inte situationer där trafiksäkerheten äventyras på grund av försämrat skick. Istället görs reparationer proaktivt och vid behov sänks servicenivån om säkerheten inte kan säkerställas på den ursprungliga servicenivån.

Ombyggnaden och moderniseringen av järnvägstrafikens signalsystem (ERTMS-systemet, Digispår-projektet i Finland) påverkar också basbanhållningen. Livscykeln för vissa komponenter ska säkerställas tills det nya signalsystemet tas i bruk. Å andra sidan ersätter byggandet av ett nytt system behovet av nya traditionella säkerhetsanordningar.

5.3 Farledsnätet

Trafikledsverket fungerar som farledshållare i det statsägda trafikledsnätet, som omfattar lite över 8 300 km kustleder och lite under 8 000 km insjöleder. Trafikledsverket underhåller sammanlagt cirka 16 300 km farleder, varav handelssjöfartens farleder utgör cirka 4 000 km (bild 7). Farledsnätet som förvaltas av staten har cirka 25 500 olika säkerhetsanordningar för sjöfarten. Utöver Saima kanal omfattar farlederna 31 slusskanaler.

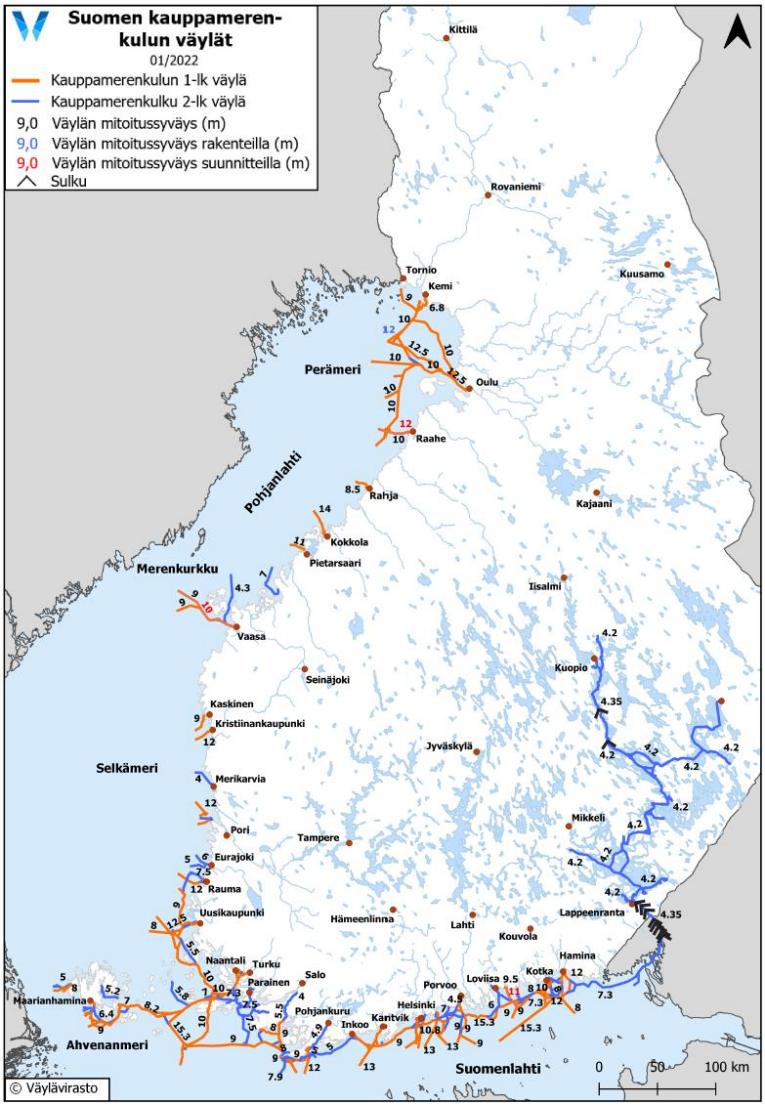


Bild 7. Farleder för Finlands handelssjöfart.

Av Finlands utrikeshandelston passerar redan 95 procent sjövägen och cirka 80 procent av det via de tio största hamnarna. Sjötransporternas andel av utrikeshandelstransporterna har ökat betydligt: 2020 var sjötransporternas andel av utrikeshandelstonnet 83 procent. Trafikflederna i Vuoksens vattensystem har en central betydelse för tryggandet av tillgången till råvirke för industrin i området.

Trafikledsverkets ansvar för farledshållningen kan delas in i fem delhelheter:

- tryggande av förutsättningarna för vintersjöfart
- underhåll av trafikledsnätet (underhåll, reparation, förbättring och driftstjänster för kanalerna)
- utveckling av trafikledsnätet (planering och genomförande)
- ordnande av sjötrafikledning
- farledsuppgifter

Trafikledsverket ansvarar för myndighets- och beställaruppgifterna samt den nationella koordineringen, utvecklingen och styrningen när det gäller **assistans inom vintersjöfarten**. Isbrytningen utvecklas i internationellt samarbete i synnerhet med Sverige, men också med Estland.

Med **underhåll av farleder** avses åtgärder för att trygga farledernas och kanalernas dagliga framkomlighet. En central del av detta är i praktiken skötseln av farledernas fasta och flytande säkerhetsanordningskonstruktioner, de tekniska anordningarna i säkerhetsanordningarna samt sjötrafikmärkena. Underhållet av farlederna konkurrensutsätts regelbundet per entreprenadområde på farleder och insjöleder samt i användningen och underhållet av kanalerna.

Utvecklingen av farledsnätet grundar sig på olika aktörers projektbehov, för vilka man gör projektbedömningar utifrån förhands- eller utredningsplaner. Utifrån resultaten av projektbedömningen presenteras genomförandet av genomförbara projekt schemalagt i Trafikledsverkets investeringsprogram och vidare i statens budgetförslag.

Trafikledsverket är beställarmyndighet för **sjötrafikledningen** och ansvarar för att ordna sjötrafikledningen på statens farleder. Fintraffic är i denna helhet en tjänsteproducent av vilken Trafikledsverket beställer trafikstyrningstjänster (Fintraffic Meriliikenneohjaus Oy).

Trafikledsverket ansvarar för underhållet av **farledsuppgifterna** för alla farledshållare. Uppgifterna i informationssystemen fås från Traficoms farledsbeslutsförfarande och de utnyttjas förutom i de åtgärder i anslutning till farlederna som Trafikledsverket förvaltar även i officiella sjökortsprodukter som Traficom publicerar.

I Finland finns ett ganska omfattande **hamnnät** som har byggts upp för att betjäna export- och råvarutransporter inom industrin samt transporter inom detaljhandeln, i synnerhet importtrafik. Samhället är beroende av hamnar och fungerande sjöförbindelser för många förnödenheter. För närvarande finns det cirka 50–60 hamnar för utrikestrafik i Finland. Hamnarna är i regel allmänna hamnar, dvs. kommunägda aktiebolag, eller i princip privata industrihamnar som betjänar ett visst bolags transporter.

Farledernas status

Antalet handelssjöfartsleder i dåligt skick har minskat på 2000-talet. Av de fasta säkerhetsanordningarna i handelssjöfartens farleder är cirka 4 procent i dåligt skick.

Farledernas nuvarande servicenivå motsvarar i huvudsak de nuvarande behoven. Näringslivets behov utgör utgångspunkten för fastställandet och prioriteringen av identifierade utvecklingsbehov. Utöver näringslivets behov skapar också förändringar i fartygsstorleken behov av att förbättra och utveckla farlederna vid kusten.

Strängare miljöbestämmelser ökar storleken på de fartyg som assisteras och minskar deras maskineffekt, vilket kommer att öka behovet av isbrytning. Man planerar att bygga rikligt med vindkraft i havet, vilket försvårar vintersjöfarten och för sin del också ökar behovet av isbrytning. Isbrytarmaterielen håller på att föråldras och behöver därför förnyas i enlighet med regeringsprogrammet.

Den ökade automatiseringen av fartyg skapar nya behov att beakta för hela farledsnätet för handelssjöfarten. Den traditionella märkningen på farledsnätet i Finska viken behöver också förbättras på grund av GNNS-störningar för att trygga fartygstrafikens säkerhet.

Saima kanal behöver hållas i trafikerbart skick trots att trafiken på kanalen för närvarande har upphört. Även om Saimenområdets betydelse i den internationella trafiken har minskat, måste verksamhets- och förbättringsförutsättningarna för sjötrafiken på Saimen tryggas för att utveckla den interna sjötrafiken i området.

6 Finansiering och fördelning av den

6.1 Bakgrund till finansieringen av basunderhållet

Finansieringen av basunderhållet har under länge varit knapp i förhållande till behoven, vilket har lett till en ökning av trafikledernas reparationsskuld och köbildning vad gäller genomförandet av förbättringsprojekt. År 2019–23 gjorde regeringen en årlig nivåhöjning på 300 miljoner euro för basunderhållet på basis av ett förslag från den parlamentariska arbetsgruppen för regeringsperioden 2015–19. Finansieringsnivån för basunderhållet steg till cirka 1,3 miljarder euro från och med 2020 (bild 8). Dessutom har tilläggsfinansiering riktats till basunderhållet bland annat för att avveckla reparationsskulden.

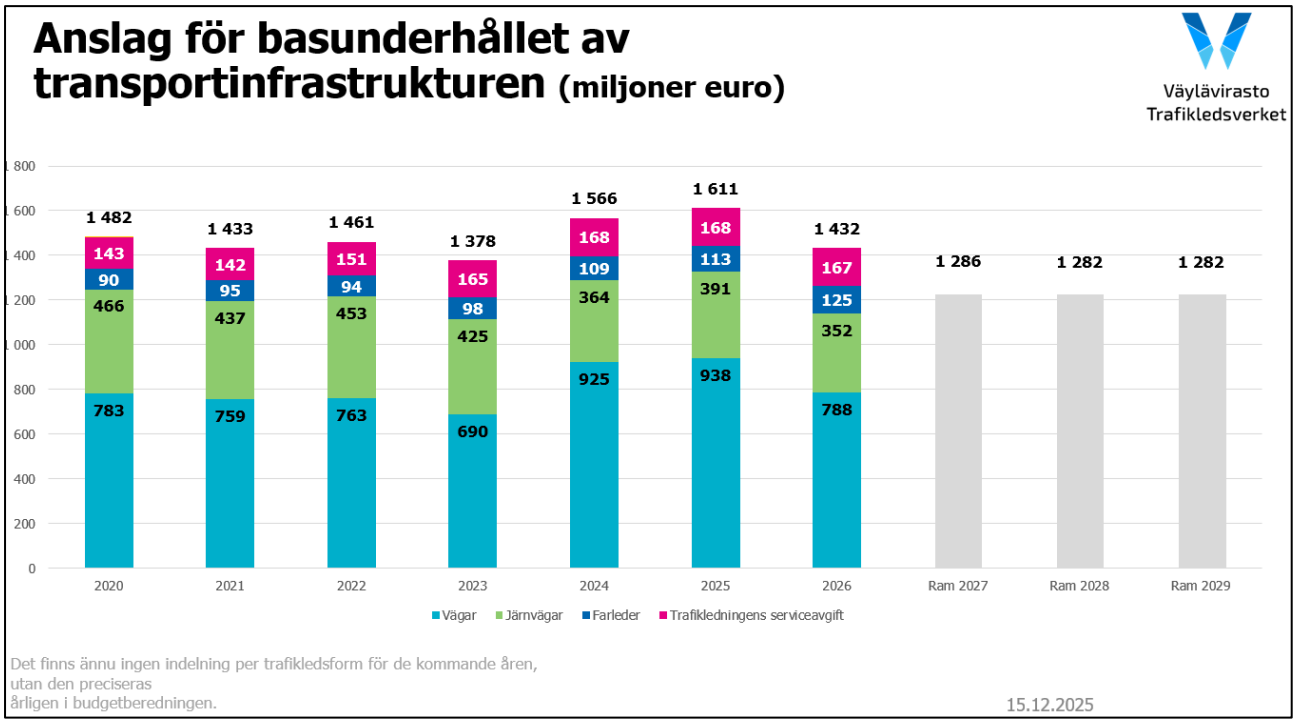


Bild 8. Anslagen för basunderhållet av transportinfrastrukturen per trafikform 2020–2026 och finansierings-ramen för 2027–2029.

Markbyggnadskostnaderna har under 2020-talet som helhet ökat något snabbare än den allmänna inflationsutvecklingen. Höjningen av kostnadsnivån för underhållet och byggandet av trafikledernas försämrade avsevärt finansieringens köpkraft särskilt 2021–2022. Höjningen av kostnadsnivån har jämnats ut, men kostnaderna har inte börjat sjunka. Inflationen förutspås stanna på under 2 procent 2026–27.

Den minskade köpkraften under de senaste åren syns såväl i underhållet, användningen, reparationen och förbättringen av trafikledernas som i trafiktjänsterna. Kostnaderna för beläggning av landsvägar har stigit med hela 80 procent på 2020-talet, vilket är klart mest bland vägegendomsslagen. I genomsnitt har markbyggnadskostnaderna ökat med cirka 27 procent. Den kraftiga höjningen av priserna på beläggning har i hög grad minskat reparationsfinansieringens köpkraft och på motsvarande sätt ökat behovet av pengar för beläggningar samt reparationsskulden. Den tidvis kraftiga årsvariationen i beläggningspriserna kan göra det svårare att uppnå målen för beläggningsmängden även under planperioden på grund av det instabila världsläget.

Köpkraften inom landsvägsunderhållet har minskat måttligare än inom markbyggandet i genomsnitt, men till exempel halkbekämpningsmaterial har blivit betydligt dyrare. För att trygga den dagliga trafiken har man ökat finansieringen av underhållet och användningen av trafikledernas för att hålla deras nivå oförändrad, och detta har dragits av från finansieringen för trafikledernas förbättringar och reparationer. Den hårda konkurrensen har dock gjort att kostnadsutvecklingen för underhållet varit mindre än det index som används i underhållet.

De ökade reparationskostnaderna minskat antalet åtgärder som vidtagits med finansiering enligt ramen. Reparationer av kritiska objekt prioriteras. Under de senaste åren har projekt för att förbättra trafiklederna gallrats ner till ett minimum. De erhållna separata finansieringarna (MBT: markanvändning, boende och trafik samt riksdagens fördelningsobjekt) är lokalt betydande.

Finansieringsnivån för basunderhållet av transportinfrastrukturen är under perioden 2026–2029 i genomsnitt cirka 1,3 miljarder euro per år (budgeten för 2026 samt den preliminära ramen enligt planen för de offentliga finanserna 2027–2029). År 2026 är finansieringen av basunderhållet cirka 1,4 miljarder euro tack vare finansieringen av reparationsskulden. I samband med uppdateringen av den riksomfattande 12-åriga trafiksystemplanen har man identifierat ett behov av att avsevärt höja finansieringsnivån för basunderhållet. Med tilläggsfinansieringen skulle man hantera ökningen av reparationsskulden för trafiklederna, trygga nivån på skötseln och trafiktjänsterna samt göra det möjligt att genomföra mindre förbättringsprojekt och åtgärder som främjar trafikens funktion, säkerhet och hållbarhet. Utöver 118 miljoner euro i finansieringen av reparationsskulden 2026 anvisas i planen för de offentliga finanserna 2026–29 under momenten för basunderhåll sammanlagt 8,15 miljoner euro för flera små trafikprojekt 2026 och 2027. Dessutom innehåller anslagen för 2026 en fördelningsfinansiering på cirka 19 miljoner euro för mindre förbättringsprojekt och planering som främjar bland annat trafiksäkerheten och näringslivets verksamhetsförutsättningar på olika håll i landet.

6.2 Fördelning av finansieringen 2026–2029

6.2.1 Trafikledshållningens produkter

Användningen av finansieringen för basunderhållet planeras produktvis. Trafikledshållningens produktgrupper är:

- **Skötsel**, inkl. vintersjöfartstjänster (isbrytning). Den dagliga framkomligheten i trafiknätet säkerställs.
- **Reparation**. Skador som orsakats av slitage och åldrande på trafiknätet och dess konstruktioner repareras och konstruktioner med försämrad funktion förnyas.
- **Förbättring**. Trafiknätets servicenivå förbättras med små investeringar bland annat för att svara på målen för ökad trafik och markanvändning samt främjande av hållbar trafik och trafiksäkerhet.
- **Trafiktjänster**. Aktuell trafikstyrning och information samt landsvägsfärjetjänster erbjuds.

Trafikledsverket beställer trafikstyrnings- och informationstjänster av trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

6.2.2 Finansiering av väghållningen

Skötsel och reparation

Den dagliga framkomligheten på landsvägarna säkerställs genom skötselåtgärder. Finansieringen av skötseln fastställs i huvudsak utifrån priserna i 5-åriga entreprenadavtal om skötsel. Dessutom har priserna i landsvägsfärjetrafikens långvariga serviceavtal och variationerna i energipriserna betydelse. Finansieringen av skötseln är relativt förutsägbar. En entreprenadmodell som baserar sig på målpriser orsakar dock en liten årlig variation i de faktiska skötselkostnaderna. I en internationell jämförelse är kostnaderna för skötseln av landsvägarna i Finland klart bättre än i jämförelseländerna.

Största delen av den övriga finansieringen av basväghållningen används för att reparera landsvägar (Tabell 1). Av reparationsprodukten används mest pengar för att reparera beläggningar och broar. Behovet av finansiering för reparation av tunnlar och andra konstbyggnader ökar dock.

Tabell 1. Fördelning av finansieringen av väghållningen per produkt 2026–2029.

Väghållningsprodukt	**Finansiering mn €**			
	2026	**2027**	**2028**	**2029**
Skötsel	**247**	**246**	**250**	**254**
Vinterskötsel	114	118	119	121
Skötsel av trafikmiljön	46	46	47	48
Underhåll av grusvägar	33	33	34	34
Vägbelysning, pumpstationer, öppningsbara broar	36	36	36	36
Övrigt underhåll	18	13	14	15
Reparation	**438**	**305**	**302**	**288**
Reparation av belagda vägar och vägmarkeringar*)	279	165	163	160
Broar, tunnlar och andra konstbyggnader**)	111	92	92	90
Övrig reparation	48	48	47	38
Förbättring	**24**	**9**	**5**	**5**
Planering	**13**	**11**	**11**	**11**
Landsvägsfärjetrafik	**62**	**65**	**65**	**65**
FoU	**2**	**2**	**2**	**2**
Totalt	**786**	**638**	**634**	**624**

*) inkl. 100 miljoner euro i finansiering ur regeringens tidsbundna investeringsprogram 2026

**) inkl. 18 miljoner euro i finansiering ur regeringens tidsbundna investeringsprogram 2026

Tabellen innehåller inte anslag som överförs från tidigare år eller vägtrafikstyrning

Finansieringen för skötseln av landsvägarna (bland annat vinterskötsel, underhåll av grusvägar och skötsel av trafikmiljön) till livskraftscentralerna fastställs utifrån de konkurrensutsatta avtalspriserna för fleråriga underhållsentreprenader. Priserna på underhållsentreprenader till riktpris för landsvägar är indexbundna.

Under planperioden 2026–29 är finansieringen för underhållet av landsvägarna 240–260 miljoner euro per år, vilket är cirka 40 procent av finansieringen för basväghållningen.

Den största kostnadsposten för skötseln av landsvägarna är vinterskötseln. De övriga största utgiftsposterna är underhåll av trafikmiljön och grusvägar samt energikostnader för vägbelysning. Cirka 95 procent av finansieringen av väghållningen är bunden till skötsel och användning.

På grund av verksamhetens karaktär och långvariga entreprenadavtal kan inga stora ändringar göras i finansieringen av skötseln. Under entreprenadperioden görs i allmänhet inga ändringar i servicenivån för skötseln, men av tvingande skäl är även detta möjligt. Vägprojekt som slutförs kan öka behovet av finansiering för skötsel under entreprenaden. De kostnadseffektivaste ändringarna i servicenivån kan göras när entreprenadperioden byts i och med konkurrensutsättningen av den nya entreprenaden.

Från och med 2027 kommer vägavsnitt på E18 att finansieras ur basunderhållet. Ansvaret för underhållet överförs från vägbolagen till livskraftscentralerna. Samtidigt överförs underhållskostnaderna för vägarna från ett separat moment i livscykelprojekten till basunderhållet. Bland annat på grund av tunnlarna är de bestående underhållskostnaderna för basunderhållet klart högre än för vanliga vägprojekt.

År 2026 har 426 miljoner euro mindre finansiering anvisats för reparationsprodukten på landsvägarna och 2027–2029 över 100 miljoner euro mindre finansiering per år. År 2026 används 179 miljoner euro för reparation av beläggningar och vägmarkeringar och 100 miljoner euro ur finansieringen av reparationsskulden.

Under planperioden används 79 miljoner euro per år ur basväghållningen för att reparera landsvägsbroar och 2026 dessutom 18 miljoner euro för finansiering av reparationsskulden. Finansieringen fördelas till livskraftscentralerna huvudsakligen i förhållande till broar i dåligt skick. Kritiska broar och behoven av militär rörlighet prioriteras i brohelheten. För broreparationer anvisas dessutom finansiering via ett centraliserat program för reparation av s.k. dyra broar. Till programmet väljs broar vars reparationskostnader i huvudsak uppgår till 2–5 miljoner euro och som inte ryms i livskraftcentralernas årliga broreparationsprogram. De allra dyraste broombyggnadsobjekten föreslås genomföras som utvecklingsprojekt för trafikledsnätet.

Finansieringen för utrustning och anordningar fördelas delvis enligt egendomsmängd och delvis enligt trafikprestation. Under planperioden används dessutom cirka 10 miljoner euro per år för reparation av andra konstbyggnader, såsom tunnlar. Reparationsfinansieringen riktas också i underhållsentreprenader för landsvägar främst till underhåll av dränering, lagning av beläggning, reparationer av grusvägar samt reparation av utrustning och anordningar. Finansieringsposterna är små och tillfredsställer endast minimibehoven. Utrustningen och anordningarna i synnerhet är en egendomspost som behöver förnyas regelbundet och där man ligger efter i underhållet. Ur reparationsprodukten finansieras dessutom utvecklingen av de informationssystem som behövs i planeringen och ledningen av väghållningen. Reparation ges årligen tilläggsfinansiering ur riksdagens fördelningsprojekt. Finansieringen är öronmärkt för varje projekt. Största delen av finansieringen för upprustning och underhåll av grusvägar fördelas via underhållsentreprenader. Dessutom anvisas årligen cirka 2 miljoner euro för förbättring av grusvägarnas struktur.

Förbättring, planering och trafiksäkerhet

Finansieringen för förbättring och planering varierar årligen enligt den tillgängliga totala finansieringen. Största delen av förbättringsfinansieringen består av projekt som fått separat finansiering eller som annars beslutats separat, t.ex. MBT-projekt och riksdagens fördelningsobjekt. Annan finansiering än sådan som anvisats genom separata beslut fördelas mellan livskraftscentralerna i förhållande till deras trafikprestation. Förbättringsprojekt genomförs ofta genom samfinansiering med kommuner. I enskilda fall finns det tillgång till EU-stödfinansiering (ERUF). För 2026 har 24 miljoner euro anvisats för förbättring av landsvägarna, varav 9 miljoner euro är för separat utsedda projekt och små trafiksäkerhetsåtgärder.

Finansieringen som reserverats för planeringen grundar sig på en expertbedömning och är årligen mycket stabil, under planperioden 13 miljoner euro 2026 och cirka 11 miljoner euro per år 2027–2029. Planeringen omfattar olika behovsutredningar, för- och översiktsplanering samt väg- och byggplanering för investeringar som finansieras från basunderhållet. Det finns ett tryck på att höja finansieringen av planeringen i och med att olika behovs- och förutredningar samt konsekvensbedömningar utvidgas. Å andra sidan måste planeringsmängden stå i proportion till den tillgängliga investeringsfinansieringen. Planeringsfinansieringen fördelas till livskraftscentralerna delvis utifrån ett nationellt planeringsprogram som består av utsedda planeringsobjekt och till övriga delar i förhållande till livskraftscentralernas trafikprestationer.

Nytt inom basväghållningen under planperioden jämfört med föregående period är finansiering för 5 miljoner euro per år från och med 2027 bland annat för små trafiksäkerhetsobjekt. Förbättringsprojekt som inletts genom separata beslut (bland annat MBT, övriga separata program) fördelas på basis av fattade beslut. Fördelningsgrunden för finansieringen av små förbättringsåtgärder och planering är trafikprestationen. Förbättringsprojekt som inletts genom separata beslut utgör mindre än 2 procent av finansieringen.

Landsvägsfärjetrafik

Staten sköter färjetrafiken på landsvägarna, finansieringen av den och utvecklingen av den i enlighet med den nuvarande upphandlingsstrategin som en del av basunderhållet. Finansieringen av landsvägsfärjetrafiken riktas till Sydvästra Finlands livskraftscentral, som ansvarar för landsvägsfärjetrafiken och reparationerna av strandkonstruktionerna på riksnivå. Den finansiering som behövs för landsvägsfärjetrafiken fastställs på grundval av priserna i färjetrafikens serviceavtal. Under planperioden används årligen 62–65 miljoner euro för landsvägsfärjetrafik. Utöver skötseln av färjetrafiken omfattar reparationsprodukten en årlig finansiering på 2–5 miljoner euro för reparationer av strandkonstruktionerna. Landsvägsfärjetrafikens andel av finansieringen av basväghållningen ökar i slutet av planperioden till över 10 procent, eftersom den totala finansieringen av basunderhållet minskar 2027–29. Det skulle många gånger vara

kostnadseffektivt att ersätta färjförbindelsen med en bro. Under planeringsperioden görs en färjförbindelse om till en bro.

6.2.3 Finansiering av banhållningen

I tabell 2 presenteras fördelningen av finansieringen av banhållningen under de kommande åren. Skötselns andel av finansieringen av banhållningen är över hälften. Reparationer tar också en betydande del av finansieringen, varvid det knappt blir några pengar kvar till förbättring på de tillgängliga finansieringsnivåerna. Inom banhållningen används en banavgift som tas ut av trafikidkarna och vars storlek kan variera från år till år. Variationen i storlek regleras i allmänhet inom finansieringen av skötseln.

Tabell 2. Fördelning av finansieringen av banhållningen per produkt 2026–2029.

Banhållningsprodukt	**Finansiering mn €**			
	2026	**2027**	**2028**	**2029**
Skötsel	248	247	247	247
Reparation	133	152	152	152
Förbättring	30	1	1	1
Planering	4	10	10	10
FoU	3	3	3	3
Totalt	**418**	**413**	**413**	**413**
Beräknade intäkter (banavgift)	64	62	62	62
Netto (anslag)	**354**	**351**	**351**	**351**

Tabellen innehåller inte anslag som överförs från tidigare år eller styrning av järnvägstrafiken.

Finansieringen av banunderhållet (grundunderhåll och disponentverksamhet) har bundits genom långvariga avtal. Vilken finansiering som vinterskötseln kräver beror delvis på hur svår vintern är. Produktgruppen skötsel finansierar också energi och datakommunikation samt informationssystem, utveckling, tekniska anvisningar och utbildning som stöder trafikledshållningen. År 2026 har 248 miljoner euro budgeterats för skötseln och användningen av banorna.

Inom banhållningen säkerställs finansieringen först för skötsel som säkerställer den dagliga framkomligheten. Behovet av pengar för skötsel består i huvudsak av långa regionala underhållsavtal för banan. Värdet på dessa avtal kan endast justeras måttligt till exempel genom att minska mängden enhetsprissatta arbeten som återställer skicket, såsom räls- och sliperbyten. En stor del av kostnaderna för banhållningen är obligatoriska om man vill upprätthålla den nuvarande servicenivån och nätets omfattning.

Genom att minska nätets omfattning får man de största förändringarna i behovet av finansiering av skötseln.

År 2026 har 133 miljoner euro allokerat till banreparationsprodukten. Av detta ska man dock finansiera även annat än banreparationer, till exempel banhållningsmaterial, utvecklingsåtgärder inom banhållningen och informationssystem. Därför hamnar man i en situation där de pågående ombyggnadsprojekten Uleåborg–Laurila och Jyväskylä–Pieksämäki tills vidare kommer att stängas som halvfärdiga projekt. På grund av pengabrist kan man inte främja att dessa ombyggnader fortsätter eller att nya ombyggnader inleds under denna planperiod.

Finansieringen av reparationerna bör täcka de nyinvesteringar som behövs på bannätet. Finansieringsnivån för banhållningen 2026–2029 är dock inte tillräcklig för att kunna genomföra ett enda stort ombyggnadsprojekt på bannätet, utan reparationspengarna räcker endast till för enskilda reparationer. Den årliga finansieringen för en stor ombyggnad är minst cirka 25 miljoner euro för att verksamheten ska vara effektiv, men en årlig finansiering på cirka 40–50 miljoner euro per ombyggnadsprojekt rekommenderas för att ombyggnadsprojekten inte ska pågå i flera år. 1–2 stora ombyggnader borde göras kontinuerligt för att reparationsskulden och bannätets totala skick ska hållas på en rimlig nivå.

Under de kommande åren har man knappt råd med förbättringar inom banhållningen. Det finns förbättringsbehov särskilt vid stationer, plankorsningar och i funktionsändringar, men med den nuvarande finansieringen kan dessa behov bara tillgodoses till en mycket liten del. Att låta bli att göra förbättringar försämrar i princip inte bannätets skick eller användbarhet, men då kan man inte heller svara på bland annat förändringar i trafikströmmarna eller kundbehoven i passagerar- eller godstrafiken. Med förbättringsfinansieringen kan man inte heller svara på skärpta krav bland annat i fråga om tillgänglighet och plankorsningssäkerhet.

6.2.4 Finansiering av farledshållningen

Med isbrytning sörjer man för tillgången till isbrytarassistans på finskt vattenområde då isförhållandena kräver det. Assistansen omfattar de hamnar som Trafikledsverket utsett till vinterhamnar och andra platser som Trafikledsverket bestämmer särskilt. Isbrytarmaterielen håller på att åldras och ibruktagandet av den nya B+-isbrytaren, som för närvarande planeras som ersättare för isbrytaren Voima (1954), har planerats till 2029.

Skötseln omfattar underhåll av havs- och insjöleder, kanaler och öppningsbara landsvägsbroar för att säkerställa att farlederna fungerar dagligen och är säkra att trafikera. Skötselentreprenaderna genomförs i form av 5 års indexbundna områdesentreprenader. Avtalens värde kan minskas endast långsamt i samband med nya konkurrensutsättningar och värdet kan inte sänkas utan att servicenivån sänks.

Reparationen omfattar renoveringar av sjöfartens säkerhetsanordningar, kanaler och öppningsbara landsvägsbroar och små iståndsättningsmuddringar som återställer farledens djup. Reparationsprojekten genomförs antingen som separata konkurrensutsättningar eller via ramavtal. En minskning av finansieringen från reparationen skulle öka reparationsskulden för farlederna. Vanligtvis ökar en senareläggning av reparationerna de faktiska reparationskostnaderna samt, till exempel i fråga om kanaler, minskar trafikledernas funktionssäkerhet.

Förbättringen omfattar små projekt som syftar till att förbättra farledernas säkerhet eller transportekonomi och som vanligtvis är muddringsprojekt. Finansieringen av farledshållningen 2026–2029 presenteras i tabell 3.

Tabell 3. Fördelning av finansieringen av farledshållningen per produkt 2026–2029.

Farledshållningsprodukt	**Finansiering mn €**			
	2026	**2027**	**2028**	**2029**
Isbrytning	85	89	89	99
Underhåll (inkl. FoU)	23	24	24	25
Reparation	15	15	15	15
Förbättring och planering	2	2	2	2
Totalt	**125**	**130**	**130**	**141**

Tabellen innehåller inte anslag som överförs från tidigare år eller styrning av sjötrafiken.

De nya isbrytningsavtalen 2025 och behoven av att förnya isbrytarmaterielen kommer att öka och har redan ökat kostnaderna för isbrytningen. För 2026 har 85 miljoner euro budgeterats för isbrytningen och i slutet av planperioden 2029 enligt nuvarande uppskattning 99 miljoner euro.

6.2.5 Trafikstyrning och information

Finansiering och finansieringsbehov

Trafikledsverket har ett partnerskapsavtal med Fintraffic om styrning av och tjänster för väg-, ban- och sjötrafiken. Ramen för partnerskapsavtalet är 167 miljoner euro för 2026. Fördelningen av genomförandet per trafikform i enlighet med partnerskapsavtalet presenteras 2026 nedan (tabell 4).

Tabell 4. Finansiering av partnerskapsavtalet för trafikstyrning 2026 med Fintraffic.

Trafikledning	**Finansiering mn €**	
	2026	**%**
Vägtrafikstyrning*)	57	34 %
Styrning av järnvägstrafiken	88	53 %
Styrning av sjötrafiken	22	13 %
Totalt	**167**	

*) inkl. gemensamma informationstjänster

Behovet av finansiering för trafikstyrningen ökar stegvis på grund av den växande trafikledsegendomen och de nödvändiga ersättningsinvesteringarna i systemen. I slutet av planperioden 2029 uppskattas anslagsbehovet till 185 miljoner euro, dvs. 11 procent mer än 2026. Det ökade finansieringsbehovet kan enligt den nuvarande bedömningen täckas under planperioden med anslag för trafikstyrning som överförts från tidigare år. Finansieringsbehovet ökas särskilt av vägtunnlarna, vars tekniska system har betydande behov av ersättningsinvesteringar, samt av att systemen för styrning av järnvägstrafiken förnyas som en del av ombyggnaden och moderniseringen av järnvägens signalsystem (projektets genomförandefas).

Landsvägar

Vägtrafikstyrningens centrala uppgift är att i realtid producera stödtjänster för vägtrafikstyrning, information, hantering av störningar och väghållning för landsvägsnätet. Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna säkerställer för sin del säkerheten och smidigheten i trafiken. Tjänsterna stöder medborgarnas mobilitet, näringslivets behov och transporter, säkerhetsmyndigheternas verksamhet samt Finlands konkurrenskraft och välfärd. I vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna ingår tjänster för trafikstyrning, automatövervakning, öppna avsnitt, trafikljus, trafikmätning, gränsövergångsställen, vägväder och tunnlar.

Järnvägar

Den centrala uppgiften för styrningen av järnvägstrafiken är att möjliggöra säkra, exakta och effektiva transporter samt passagerartrafik på statens bannät. Tjänsterna stöder medborgarnas mobilitet, näringslivets behov och transporter, säkerhetsmyndigheternas verksamhet samt Finlands konkurrenskraft och välfärd.

Järnvägstrafikens styrnings- och ledningstjänster omfattar tjänster för trafikstyrning, elbandrift, passagerarinformation, kapacitetsförvaltning, säkerhetsövervakning och information om bannätet i statens bannät.

Farleder

Inom sjötrafiken fastställer Traficom i egenskap av VTS-myndighet (Vessel Traffic Service) den miniminivå för tjänsterna som Trafikledsverket beställer. Sjötrafikledningens centrala uppgift är att producera fartygstrafikservice och andra trafikstyrningstjänster i anslutning till sjöfarten för att trygga sjöfartens säkerhet och smidighet. En annan uppgift är att producera en lägesbild av sjötrafiken för olika myndigheter samt säkerställa ett smidigt informationsflöde mellan myndigheter och andra aktörer. Tjänsterna stöder Finlands konkurrenskraft och välfärd; näringslivets behov och transporter, säkerhetsmyndigheternas verksamhet samt medborgarnas mobilitet. Sjötrafikstyrnings- och ledningstjänsterna omfattar förutom fartygstrafikservicen för havsområdet som Finland ansvarar för och Saimens djupfarled även AIS-, DGPS-, VTS-lägesbilds-, sjölägesbilds-, E-navigerings- och MASS-tjänster.

6.3 Sammandrag av fördelningen av finansieringen 2026

Fördelningen av finansieringen av basunderhållet per produkt 2026 presenteras på bilderna 9 och 10. 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.

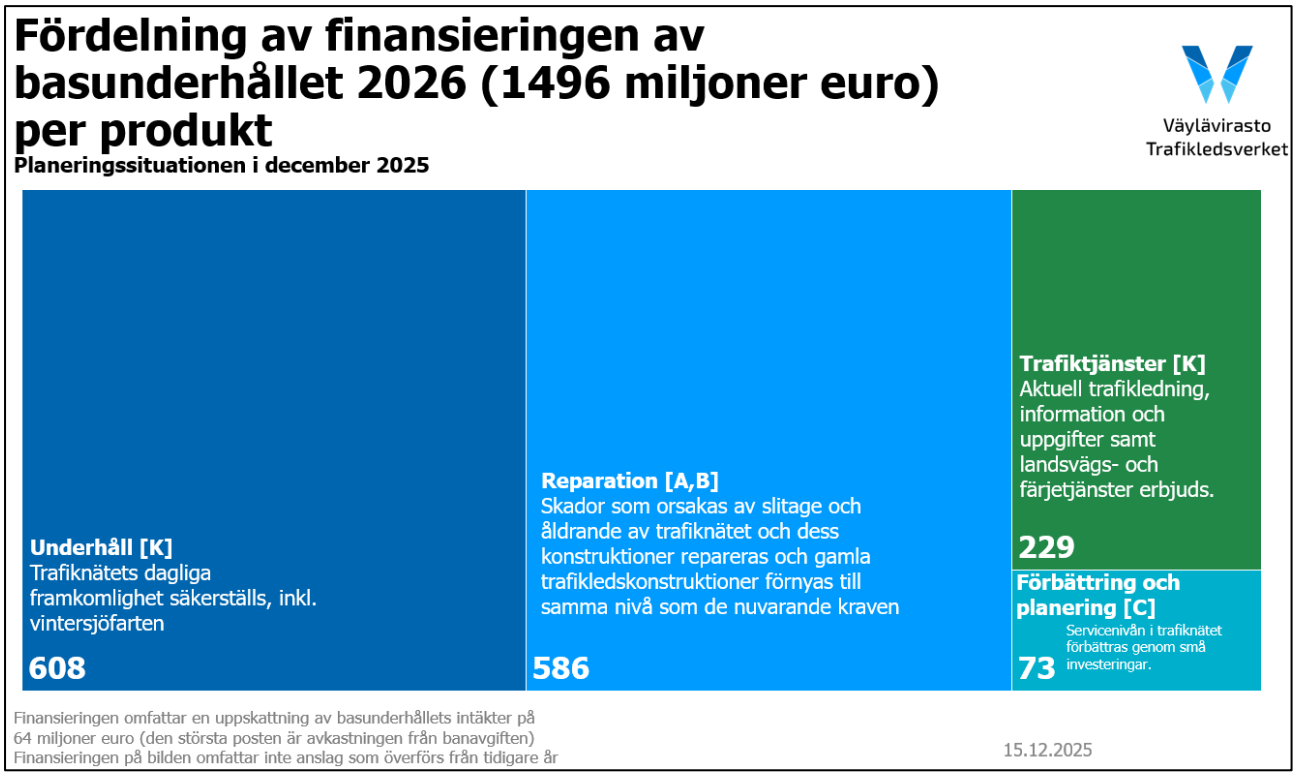


Bild 9. Fördelning av finansieringen av basunderhållet per produkt 2026.

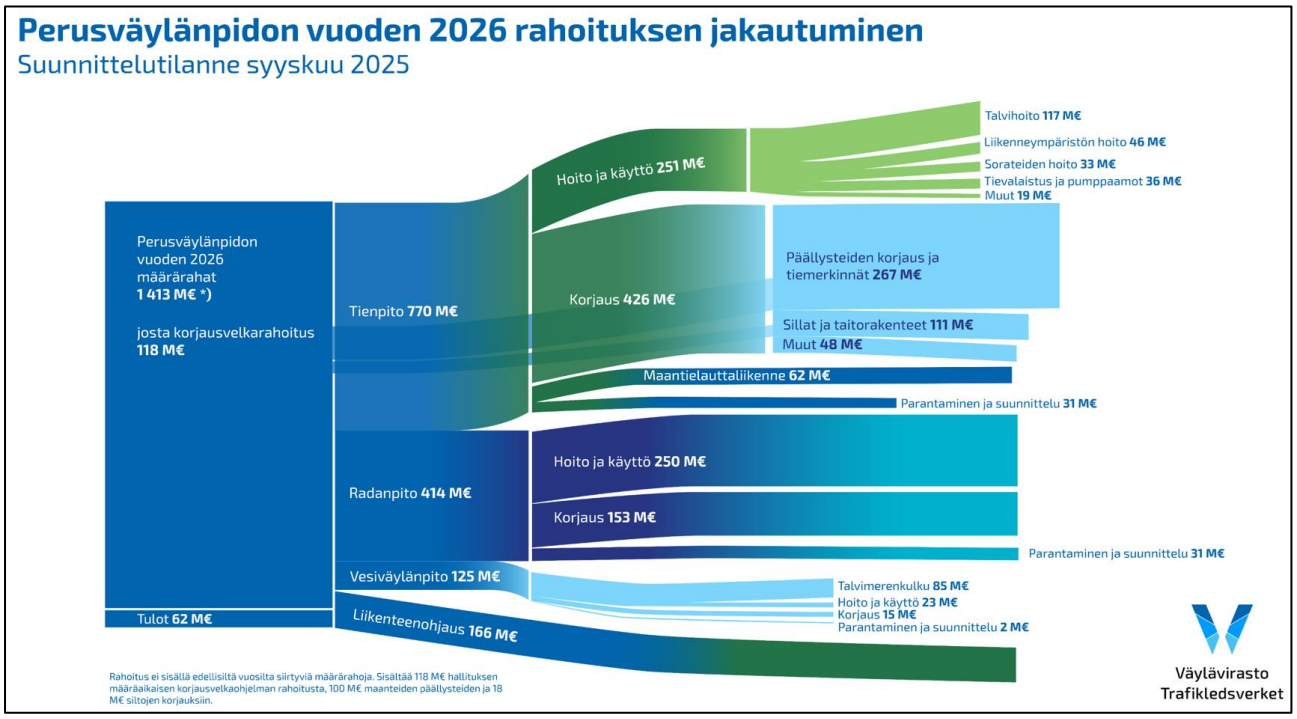


Bild 10. Fördelning av finansieringen av basunderhållet 2026.

6.4 Prioritering av finansieringen

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 strävar man efter att beakta de målområden som fastställts i den parlamentariska trafiksystemplanen, dvs. funktion, säkerhet och hållbarhet samt begränsning av klimatförändringen. 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. Man strävar efter att begränsa ökningen av reparationsskulden, men ökningen av reparationsskulden med den finansiering som anvisats för planperioden accelererar 2027–29. Vid säkerställandet av trafikledernas skick beaktas även näringslivets behov. Ramen för styrningen av basunderhållet och fastställandet av servicenivån enligt åtgärdernas omfattning presenteras nedan (bild 11 och 12).

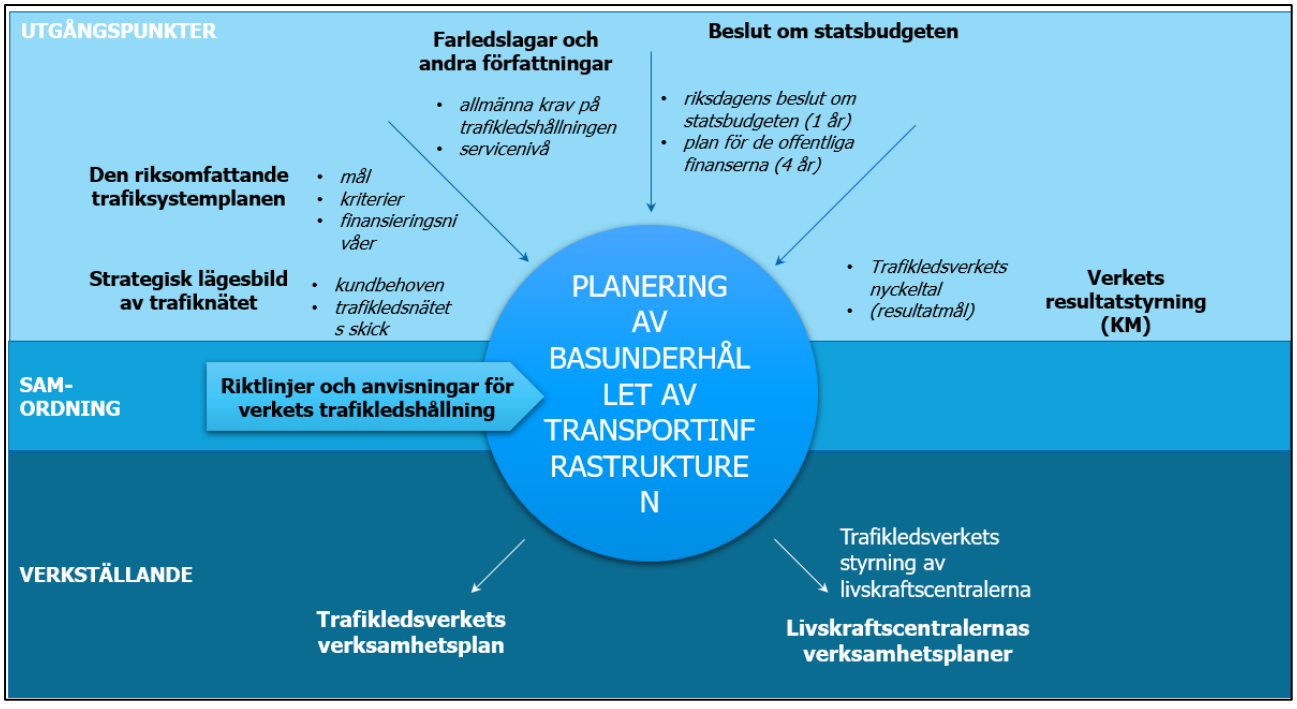


Bild 11. Ramar för styrning av basunderhållet.

Syftet med **förebyggande underhåll** är att förlänga trafikledsegendomens livscykel och bevara servicenivån. Tillräckligt mycket förebyggande underhåll och tillräckligt många förebyggande reparationer är kostnadseffektivt. Då kan dyrare och tyngre reparationsåtgärder skjutas upp. När man känner till egendomens

skick tillräckligt väl kan man rikta åtgärderna effektivt. I skötseln av trafiklederna ingår också en betydande del av det förebyggande underhållet. Ett exempel på förebyggande underhåll är iståndsättning och samordning av dräneringen av landsvägar med beläggningsprogrammet samt regelbunden granskning av broars och farleders skick.

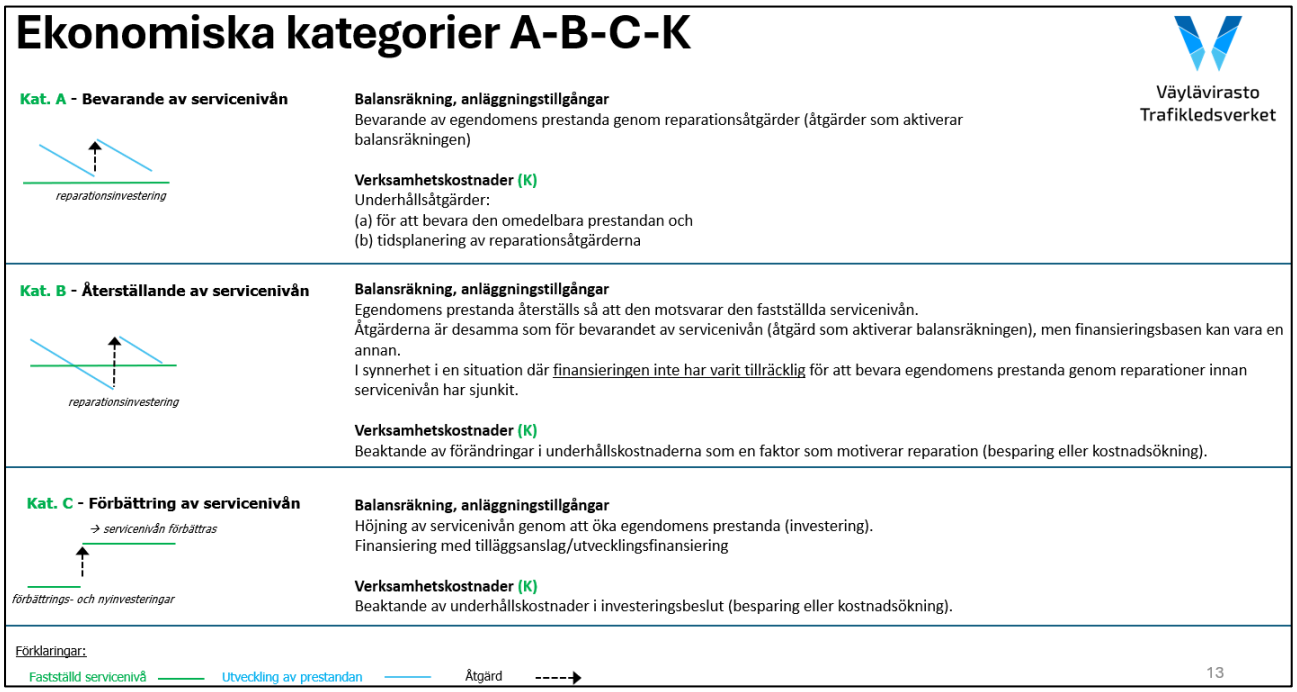


Bild 12. Basunderhållet bevarar, återställer och förbättrar delvis servicenivån.

6.5 Prioritering per produkt

Allmänna principer vid prioritering av skötsel, reparation och förbättring

Spelrummet i finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen fastställs genom den totala finansieringen av basunderhållet. Finansieringen av skötseln prioriteras och är vanligtvis bunden till flera års serviceavtal. Reparationer och förbättringar samt små trafiksäkerhetsåtgärder programmeras mer årligen (bild 13).

De separat finansierade objekten genomförs i enlighet med riksdagens beslut eller andra separata beslut, t.ex. MBT-avtal eller ministeriets styrningsbrev. I den regionala prioriteringen av trafikledshållningen beaktas i mån av möjlighet kundernas och intressentgruppernas behov, men de allmänna principerna för prioritering är riksomfattande.

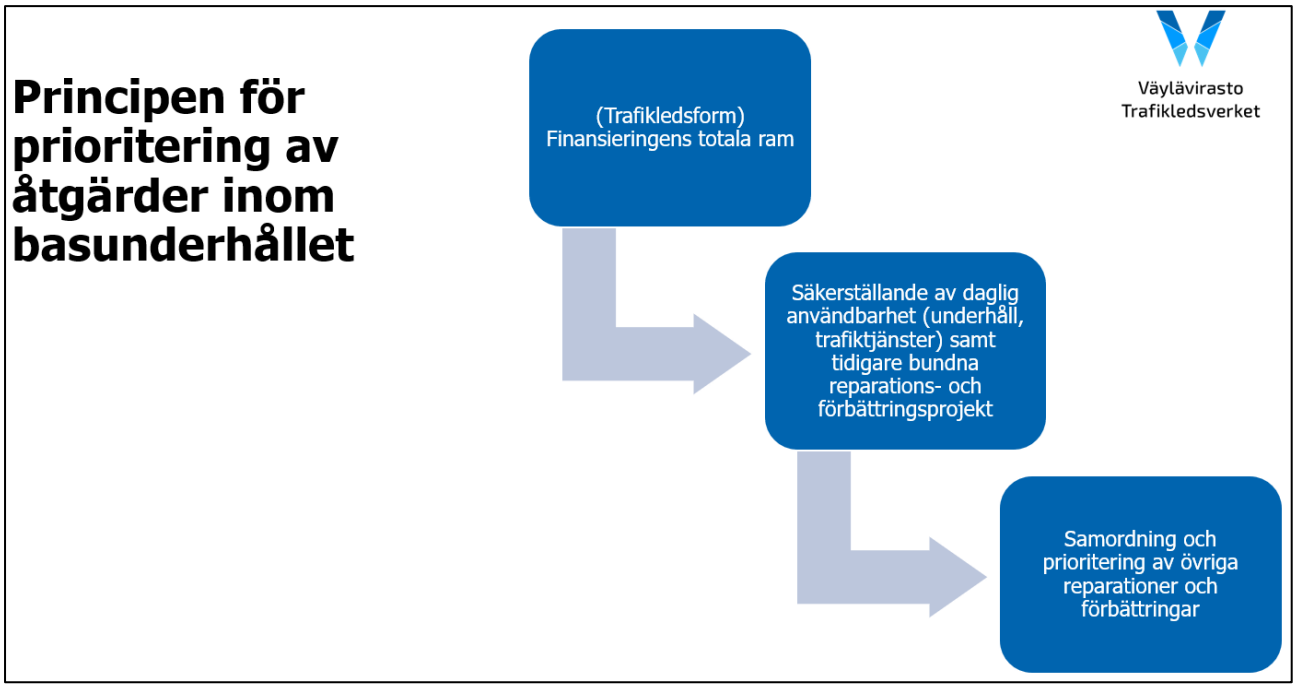


Bild 13. Prioritering av skötsel, reparation och förbättring i basunderhållet

Prioriteringskriterier för skötsel

Den dagliga framkomligheten i hela trafikledsnätet och finansieringen som behövs för det säkerställs. Det innebär dagligt underhåll (skötsel) av trafikledsnätet och grundläggande tjänster för trafikledning. Till dessa hör också landsvägsfärjetrafiken och vintersjöfartens tjänster.

Prioriteringskriterier för reparation

Reparationer av trafikmässigt betydande objekt, objekt med stora konsekvenser eller objekt som är viktiga för näringslivet prioriteras enligt finansieringen. Prioriteringen av reparationer av landsvägar baseras på en reparationsklassificering som grundar sig på riktlinjerna.

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. Kritiska ersättningsinvesteringar genomförs i hela nätet för att säkerställa säkerhet och framkomlighet. Man strävar också efter att säkerställa att dräneringen fungerar med reparations-, iståndsättnings- och skötselåtgärder i hela landsvägsnätet. Möjligheterna som digitaliseringen medför för trafikledshållningen, kvalitetssäkringen och trafikens funktion utnyttjas och utvecklas.

Prioriteringskriterier för förbättringsprojekt, klimatförändring, beredskap och försörjningsberedskap

I programmeringen av basunderhållets förbättringsprojekt stöder man sig på tyngdpunkterna i Trafik 12-planen. På landsvägsnätet prioriteras nödvändiga regionala näringslivsobjekt, trafiksäkerhetsobjekt samt främjande av gång- och cykeltrafik och infartsparkering. På bannätet prioriteras förbättring av plankorsningssäkerheten samt förbättring av stationsomgivningarna och bangårdarna, inklusive lastningsplatser för råvirke.

Beredskapens betydelse har ökat. Basunderhållet av transportinfrastrukturen bidrar till att möjliggöra försörjningsberedskap och militär rörlighet. Kritisk infrastruktur har identifierats. Detta påverkas också av trafikledernas användarantal med tanke på vardagstrafiken och bärighet samt bland annat av översvämningsriskerna samt klimatförändringens inverkan på trafikledskonstruktionernas livslängd. I underhållsåtgärderna strävar man efter att beakta begränsningen av klimatförändringen. I synnerhet när farlederna förbättras prioriteras projekt som förbättrar näringslivets transportsäkerhet, försörjningsberedskap och militära rörlighet samt farledernas framkomlighet. Dessa aspekter beaktas också i projekt för förbättring av vägar och banor.

6.6 Prioritering per trafikform

6.6.1 Landsvägsnätet

Skötsel

Den dagliga framkomligheten i landsvägsnätet prioriteras och finansieringen av skötseln säkerställs först. Den beställda servicenivån för landsvägsskötseln fastställs utifrån riktlinjerna. I riktlinjerna har man definierat skötselklasser som huvudsakligen baserar sig på trafikmängderna. Nivån på skötseln av trafikmiljön och utrustningen fastställs enligt vägnätets och vägegendomens mängd samt skötselklassificeringarna och kvalitetskraven. Den tillgängliga finansieringen möjliggör inte till alla delar optimala omloppstider för skötsel- och iståndsättningsåtgärder, så det uppstår också en skötselmässig reparationsskuld.

Reparation

Största delen av finansieringen av basväghållningen riktas till reparationer av landsvägsbeläggningar och broar. Vanligtvis finns det inte tillräckligt med finansiering, så man måste gallra bland reparationerna.

Finansieringskalkylerna för beläggningar görs med en långsiktig prognos- och optimeringsmodell på nätnivå för belagda vägar (PYRO). Med modellen kan man till exempel beräkna finansieringen som behövs för

att bevara det fastställda skicket (t.ex. det nuvarande skicket) och den utveckling av skicket som följer av den valda finansieringsnivån. Resultaten av beräkningen är de årliga delnätsspecifika finansieringsbehoven, beläggningslängderna med olika åtgärdstyper och utvecklingen av mängden väglängder i dåligt skick. Den tillgängliga beläggningsfinansieringen fördelas på reparationsklasserna och vidare på livskraftscentralerna. Beläggningarnas penningfördelning påverkas också med liten vikt av beläggningens tjocklek.

Den årliga beläggningsmängden som förhindrar att det belagda landsvägsnätets skick försämras (reparationsskulden ökar) är cirka 3 500–4 000 km. Beläggningsmängden påverkas förutom av finansieringsnivån även av bland annat utvecklingen av priset på bitumen och hur stränga åtgärderna är.

Livskraftscentralerna utarbetar beläggningsprogram som baserar sig på riktlinjer, finansiering, resultatmål och trafikledsnätets skick. Utöver beläggningens skick ska vägens strukturella skick beaktas vid valet av reparationsåtgärder på den belagda vägen. Det föreslås att enstaka av de allra dyraste reparationsobjekten i vägkonstruktionen, t.ex. sättningsobjekt, genomförs som utvecklingsprojekt för trafikledsnätet i samband med att den bredare servicenivån på vägavsnittet förbättras (se investeringsprogrammet för statens trafikledsnät).

För hanteringen och fördelningen av brofinansieringen utnyttjas samma typ av prognos- och optimeringsmodell för finansieringen (SYRO) som för beläggningen. Med modellen beräknas finansieringsbehoven för att hålla bron i nuvarande skick. Livskraftscentralerna utarbetar reparationsprogram för broar som grundar sig på riktlinjer, finansiering, resultatmål och broarnas skick.

Förbättring

En av åtgärderna i den nationella trafiksäkerhetsstrategin är att rikta förbättringsfinansieringen särskilt till små väg- och anslutningsregleringar på landsvägarna i tätorter på basis av trafiksäkerheten. Trafikledsverket, livskraftscentralerna och kommunerna är ansvariga instanser. Trafiksäkerhetsfinansieringen riktas till sådana åtgärder i de regionala trafiksäkerhetsplanerna som har stor betydelse på lokal nivå och med tanke på det regionala trafiksäkerhetsarbetet.

Åtgärderna är också effektiva; 2024 beräknas de åtgärder som genomförts med finansiering ur basunderhållet med cirka 5 miljoner euro per år ha lett till uppskattningsvis cirka 10 färre personskade- eller dödsolyckor per år. Typiska åtgärder är bland annat övergångsställen och korta gång- och cykelförbindelser, farthinder, lokala hastighetsbegränsningsändringar, små anslutningsregleringar och avlägsnande av sikthinder. Åtgärderna riktas ofta mot tätorter eller deras närhet och förbättrar säkerheten särskilt för oskyddade trafikanter. Behovet av tilläggsfinansiering för att förbättra säkerheten utanför planen i anslutning till vägkanter och behoven av räcken beskrivs dessutom i kapitel 9.

6.6.2 Bannätet

Skötsel

Skötselnivån fastställs enligt den underhållsnivå som fastställts för banan. Underhållsnivån fastställs i sin tur enligt hastighetsnivån och banans konstruktioner. Banans hastighets- eller servicenivå styrs inte av någon nätmässig definition, utan dessa fastställs i praktiken projektspecifikt när banorna utvecklas. Man strävar efter att upprätthålla de fastställda nivåerna i underhållet med hjälp av skötsel. I underhållet av banan är det möjligt att sänka servicenivån antingen tillfälligt eller permanent, om banans skick inte möjliggör den tidigare fastställda nivån.

Underhållsnivån bestämmer bland annat toleranserna för avvikelser i banans skick, bland annat banans geometriavvikelser, rälsfelstätheten, rälsslitaget och banans kontrollfrekvens (både i fråga om geometri och gångkontroller och andra mätningar). Således prioriteras skötseln genom den fastställda underhållsnivån och avvikelsernas allvarlighetsgrad. Till exempel ett fel på samma nivå på en snabb stambana orsakar krav på omedelbara åtgärder, medan det på en lågtrafikerad bana kan vara fråga om ett fel som precis har uppstått och följs upp. På samma banavsnitt eller mellan banavsnitt prioriteras inte fel som kräver omedelbara åtgärder sinsemellan, utan man reagerar på dem alla enligt anvisningarna.

Reparation

Centrala mål för reparationerna är att säkerställa säkerheten och framkomligheten, att hålla banan på den servicenivå som konstateras i beskrivningen av bannätet, att minimera konsekvenserna för trafiken på grund av skicket, att hålla banan i skick i enlighet med de tekniska anvisningarna samt att den åtgärd som väljs är effektiv och utförs i rätt tid i förhållande till banans livscykel.

På bannätet utförs lokala reparationer och mer omfattande ombyggnadsprojekt. Lokala reparationer är till exempel punktformiga byten av rälsar och sliprar samt reparationer av trummor och broar. På så sätt säkerställer man att banorna fungerar säkert, i synnerhet på det lågtrafikerade bannät som endast används av godstrafik och där inga investeringar eller andra omfattande åtgärder har vidtagits. Ur produktgruppen reparationer finansieras också bland annat trafikledsuppgifter och hanteringen av dem.

Reparationerna programmeras till en början enligt tekniklag. För reparationer av till exempel växlar, broar, trummor och andra tekniklag skapas ett eget program för reparationsbehov enligt tekniklag. Därefter räknas reparationsbehoven ihop på banavsnitts- och nätnivå. I detta skede kan man kombinera enskilda reparationer eller i bästa fall till och med bilda ombyggnadsprojekt. I fråga om bannätet prioriteras reparationerna på de platser där risken för begränsningar är störst och konsekvenserna av begränsningarna är som störst.

Behovet av årlig finansiering för reparationerna ökar på grund av att egendomen åldras och behovet av ombyggnader ökar, banegendomen ökar och kostnadsnivån stiger. Bland annat ökar antalet huvudspår på grund av tilläggsspåren och elektrifieringen av banorna ökar den egendom som ska underhållas. När det inte finns tillräcklig finansiering för reparationerna uppstår en reparationsskuld.

Förbättring och planering

Finansieringen för förbättring varierar kraftigt från år till år. En betydande del av förbättringsfinansieringen består av projekt som har fått separat finansiering (som MBT-objekt) eller som på annat sätt har beslutats om separat. Förbättringen gäller bland annat plankorsningar, lastningsplatser för råvirke och stationsomgivningar.

Finansieringen som reserverats för planering grundar sig på en expertbedömning och är årligen mycket stabil. Ur planeringsprodukten betalas olika behovsutredningar, för- och översiktsplanering samt ban- och byggnadsplanering för investeringar som finansieras ur basunderhållet av transportinfrastrukturen. Det finns ett tryck på att höja finansieringen för planeringen under de kommande åren i och med att olika behovsutredningar och förplanering samt konsekvensbedömningar utvidgas.

6.6.3 Farleder

Allmänna principer

Farledshållningens verksamhet prioriteras utifrån tillgänglig finansiering och tillgängliga resurser så att de åtgärder som tryggar den dagliga trafiken på farlederna (vintersjöfart, skötsel av farleder och driftstjänster) prioriteras som primära i verksamheten, och överbliven finansiering och överblivna resurser kan riktas till övrig verksamhet.

Inom ramen för finansieringen prioriterar man reparationer av trafikleder som är viktiga för näringslivet och trafikmässigt betydande. Med dessa åtgärder tryggar man bland annat fungerande transporter inom näringslivets utrikeshandel och säkerställer dessutom beredskapsbehoven samt trafikens funktion i störningssituationer.

Utgångspunkten för prioriteringen av projekten är konstruktionens skick, sjöfartens säkerhet, trafikbehovet och farledsklassen. Primärt i prioriteringen är att säkerställa en säker och smidig trafikering av handelssjöfartslederna. Konstruktionens skick bedöms utifrån uppgifterna i Reimari och konstbyggnadsregistret samt vid behov genom separata kontroller. Konstruktionens betydelse för sjöfartens säkerhet och behovet av trafik bedöms i handelssjöfartens farleder tillsammans med dem som använder farlederna (lotsar, rederier). För de övriga trafiklederna görs bedömningen i huvudsak som eget arbete. Alternativen

för genomförandet är att reparera den nuvarande konstruktionen, förnya den med en ny konstruktion som tryggar säkerheten och smidigheten i trafiken eller avlägsna konstruktionen.

Vintersjöfartstjänster

Med vintersjöfartstjänster (isbrytning) tryggas framkomligheten till vinterhamnarna dagligen och året runt. Isbrytningen grundar sig avtalstekniskt på beredskapstiden för isbrytarmateriel av en viss storlek och beställarens (Trafikledsverket) isbrytarspecifika mobiliseringsbeslut. Trafikledsverket fastställer också assistansrestriktioner och kan bevilja enskilda dispenser. Ett centralt element är det internationella samarbetet särskilt med Sverige.

Den eftersträvade servicenivån i Finland grundar sig på indikatorer som avtalats med kommunikationsministeriet (genomsnittlig väntetid för vintersjöfartstjänster < 4 h och andel handelsfartyg som fått assistans utan att vänta 90–95 %) samt noggrannare krav på assistanshastighet per isbrytare i serviceavtalen.

Prognostiseringen av vintersjöfartens behov av finansiering försvåras av dess starka beroende av isvinterns stränghet. När vintern är svår kan prognoserna överskridas avsevärt. Variationerna i bränslepriset påverkar också finansieringsbehovet.

Skötsel och reparation

Farledshållning samt användning och underhåll av kanaler säkerställer farledernas dagliga framkomlighet. Finansieringen reserveras enligt priserna i de konkurrensutsatta entreprenadavtalen.

Reparationsfinansieringen riktas särskilt till reparationer av fasta säkerhetsanordningar och kanalkonstruktioner inom sjöfarten. Reparationerna fokuserar på objekt inom handelssjöfarten och reparation av säkerhetskritiska objekt inom båtlivet, vilket kan tryggas på den tillgängliga finansieringsnivån.

Finansieringen av reparationer av historiska objekt, såsom fyrar och gamla kanaler, är i viss mån problematisk, eftersom de är av ringa betydelse för sjötrafiken. Man strävar efter att hålla objekten i skick, men genomförandet av de ordinarie ombyggnaderna måste planeras enligt den tillgängliga finansieringen. Vid behov skjuts reparationerna upp tills finansieringsnivån tillåter att de genomförs.

En betydande del av farledshållningen är underhållet av alla farledshållares farledsuppgifter i informationssystemen utifrån trafik- och kommunikationsverket Traficoms farledsbeslut. Dessa uppgifter utnyttjas bland annat i farledsskötseln och Traficoms produktion av sjökortsprodukter.

Förbättring och planering

Finansieringen av farledshållning är i huvudsak tillräcklig för små förbättringsprojekt. Finansieringen riktas också till att öka antalet fjärrstyrda säkerhetsanordningar på de viktigaste handelssjöfartslederna för att förbättra servicenivån inom sjöfartens intelligenta trafik. Systematiskt genomförande av större förbättringsprojekt förutsätter separat finansiering riktad till sådana projekt.

Tyngdpunkten i planeringen ligger på att främja planeringen av de projekt som presenteras i Trafikledsverkets investeringsprogram, men finansieringen riktas dessutom till utarbetandet av förplaner och projektbedömningar som görs utifrån dem.

7 Konsekvensbedömning

7.1 Syftet med konsekvensbedömningen

Konsekvensbedömningen har haft två uppgifter i beredningen av planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen:

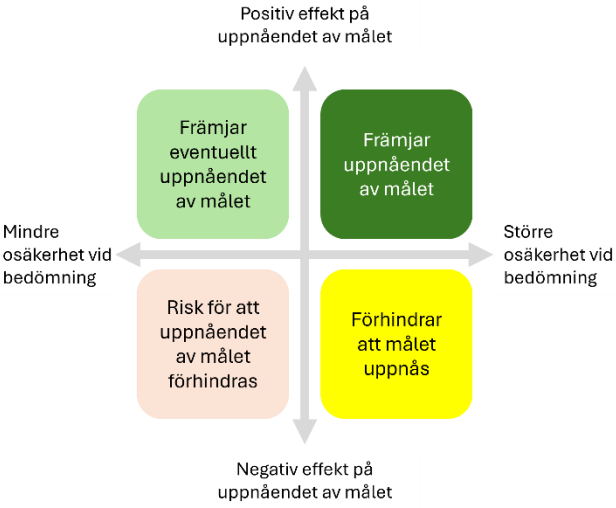
1. Bedöma konsekvenserna av fördelningen av finansieringen för åtgärderna vid beredningen av planen för basunderhåll
2. Bedöma de totala konsekvenserna av planen för basunderhåll.

Konsekvensbedömningen har gjorts via basunderhållets produkter. Trafikledshållningens produkter anges i kapitel 6.2.1. Produkterna per trafikledsform beskrivs i kapitel 7.3. Man har också strävat efter att granska hur konsekvenserna riktas i näten, indelat i högtrafikerade och lågtrafikerade nät.

7.2 Material och metoder för konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningen av planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen har handlat om hur planförslaget främjar eller förhindrar uppnåendet av de nationella trafiksystemmålen (funktion, säkerhet, hållbarhet), så som det presenterats i utvecklingsutredningen om konsekvensbedömningen av grundplanen för trafikledshållningen[2] (bild 14).

[2] Utvecklingsutredning om konsekvensbedömningen av grundplanen för trafikledshållningen. Trafikledsverkets publikationer 41/2025



Bedömningsskala	Beskrivning
Förhindrar att målet uppnås	Utvecklingen går i motsatt riktning mot målet
Risk för att uppnåendet av målet förhindras	Osäkerhet om förväntad utveckling eller insats. Risk för att uppnåendet av målet förhindras. Osäkerheten kan hänföra sig till genomförandet av åtgärderna eller effekterna av dem eller till den övriga samhällsutvecklingen.
Främjar eventuellt uppnåendet av målet	Utveckling eller insats som eventuellt främjar uppnåendet av målet. Genomförandet av insatsen är förknippat med osäkerhet som kan hänföra sig till samhällsutvecklingen eller åtgärdernas effekter eller var och hur åtgärderna genomförs.
Främjar uppnåendet av målet	Utveckling eller satsning för att uppnå målet. Bedömningen innebär inte att målen uppnås, utan att man gör en satsning för att nå målet.

Bild 14. Bedömningsskalan i fyra steg beskriver graden av osäkerhet i bedömningen och om planen för bas-underhåll av transportinfrastrukturen främjar eller förhindrar uppnåendet av målen för L12 (Trafikledsverkets publikationer 41/2025).

Bedömningen av konsekvenserna av planen för basunderhåll har i huvudsak varit en kvalitativ expertbedömning som grundar sig på befintlig information om produkterna och deras konsekvenser. I konsekvensbedömningen av **förändringarna i verksamhetsmiljön** har man identifierat krafter utanför trafikledshållningen som antingen främjar eller förhindrar uppnåendet av målen i Trafik 12-planen. I fråga **om basunderhållets produkter** har man bedömt hur åtgärderna i dem påverkar farledernas egenskaper och tillståndet i farledernas närmiljöer och därigenom trafikledsanvändarna, trafikledshållaren och den övriga miljön. Förändringen har bedömts i förhållande till nuläget med beaktande av finansieringen av reparationsskulden för reparation av beläggningar och broar. Utifrån konsekvenserna har man bedömt hur sannolikt det är att konsekvenserna främjar eller förhindrar uppnåendet av målen i Trafik 12-planen. I **helhetsbedömningen** har man skapat ett sammandrag av de sannolika riktningarna för konsekvenserna av trafikledshållningens produkter och förändringarna i verksamhetsmiljön inom olika målområden samt bedömt utvecklingsriktningarna för Trafikledsverkets nyckeltal inom tidsperioden för planen för basunderhåll.

7.3 Resultat av konsekvensbedömningen

7.3.1 Allmänt om konsekvenserna av basunderhållets produkter

Väghållning

Genom **vinterskötsel av landsvägar** (halkbekämpning, snöplogning, tryggande av en jämn vägyta) säkerställer man ett väglag enligt skötselklassificeringen och vägens framkomlighet även i vinterförhållanden, särskilt vid väglagsändringar. Väglaget påverkar störningsfriheten och trafikkapaciteten, och dessutom

tillgängligheten och förutsägbarheten av restider. Väglaget påverkar också olycksrisken och med tiden antalet olyckor och hur allvarliga de är. Kvaliteten på vinterskötseln påverkar också säkerheten för fotgängare och cyklister som rör sig på vägområdet och cykellederna. Vinterskötseln konkurrensutsätts, vilket bidrar till en effektiv vinterskötsel. Utsläppen från den utrustning som används i skötseln kan stävjas med de miljö- och energieffektivitetskrav som ställs i konkurrensutsättningen av entreprenaderna. Risken för att grundvattnet förorenas av saltning kan minskas genom att minska användningen av salt, använda alternativa halkbekämpningsmedel eller bygga grundvattenskydd. Minskad saltanvändning ökar dock olycksrisken och därmed även grundvattenriskerna. Vinterskötseln är viktig för arbete och näringslivets transporter. Kvaliteten på vinterskötseln är dessutom viktig för sårbara grupper, såsom äldre och unga oerfarna förare. Det är viktigt för glesbygdens basservicenivå (polis- och räddningsväsendet, social- och hälsovårds- och skoltransporter, hemsjukvård och post) att upprätthålla trafikdugligheten året runt. För sårbara befolkningsgrupper är vinterskötseln av gång- och cykelvägarna viktig för att öka en självständig och trygg rörlighet.

Genom **skötsel av trafikmiljön på landsvägarna** håller man konstruktionerna, utrustningen och anordningarna i skick under deras livscykel, vilket gör att man undviker extra reparationer och för tidiga förnyanden. Utrustningens och anordningarnas skick påverkar trafiksäkerheten/risken för olyckor och landsvägens framkomlighet. Skötseln av trafikmiljön påverkar sikten och kollisionssäkerheten, en ren vägmiljö i till exempel hållplatsområden gör kollektivtrafiken mer attraktiv och vägmiljön mer trivsam. Problem med dräneringen kan öka olycksrisken om det samlas vatten på vägen. Vatten på körbanan kan också frysa. **Skötseln av grusvägar** påverkar vägarnas ytskick och på lång sikt det strukturella skicket. Med skötsel av grusvägarna kan man förlänga livslängden för grusvägens konstruktioner. Grusvägens ytskick minskar olycksrisken, men på en väg i gott skick kör man med högre hastigheter, vilket kan öka olycksrisken och olyckornas allvarlighetsgrad. **Vägbelysning** förbättrar möjligheterna till gång- och cykeltrafik. Vägbelysningen påverkar framkomligheten och ljusregleringen påverkar i sin tur trafikledens trafikkapacitet (särskilt i sidled). Belysningen minskar olycksrisken och olyckornas allvarlighetsgrad och påverkar också säkerheten i trafikmiljöerna (bland annat underfarter, anslutningsområden, cykelleder). Att släcka eller dämpa vägbelysningen nattetid på medeltrafikerade landsvägsavsnitt minskar energiförbrukningen och kostnaderna för vägbelysningen. Belysningens energieffektivitet förbättras genom att byta ut belysningsarmaturerna till LED.

Reparationer av landsvägar är en del av hanteringen av landsvägsnätet livscykel och syftar till att säkerställa trafikledsegendomens livscykeleffektivitet. Reparationerna kan förbättra trafiksäkerheten, eftersom i synnerhet spårighet och skador på beläggningarna, liksom felaktig sidolutning i kurvorna samt grus på beläggningen ökar olycksrisken och med tiden ökar antalet olyckor och deras allvarlighetsgrad. Reparationer av beläggningen förbättrar vägarnas ytskick och därmed tillgängligheten och förutsägbarheten i restiderna. Beläggningarnas skick kan också påverka till exempel skolresor eller äldre personers förutsättningar att cykla. Broar repareras i hela landet enligt enhetliga riktlinjer, så områdena och trafikanterna behandlas jämlikt i hela landet. Trafikarrangemangen under reparationsarbetet av broar och

tunnlar stör trafikens funktion. På grund av skicket kan man fastställa vikt- eller användningsbegränsningar för broar eller tunnlar, vilket kan kräva omvägar eller ersättande förbindelser som försämrar funktionen. De olägenheter som reparationerna orsakar kan minskas genom användning av återvunnet material, innovationer i anslutning till beläggning och betongteknik samt i viss mån utsläppskrav för materielen. Beläggningsarbetena ökar förbrukningen av stenmaterial och bitumen, å andra sidan minskar en jämn beläggning i allmänhet energiförbrukningen i trafiken och sänker bullernivåerna i trafiken. Broreparationer kan orsaka olägenheter för vattendrag, mark och naturmiljö.

Det behövs mycket fler **projekt för förbättring av landsvägar** än vad som kan genomföras. Investeringarna ökar vägegendomens värde (balansräkning) och påverkar underhållskostnaderna. Genom projekt för förbättring av landsvägar (bland annat belysning, anslutningar, gång- och cykelleder, under- och överfarter, tilläggsfiler) ökar man landsvägens servicenivå. Med projektet kan man förbättra trafikkapaciteten, framkomligheten och hastighetsnivån och på så sätt öka tillgängligheten och förutsägbarheten i restiderna. Förbättringsprojekten förbättrar i allmänhet också trafiksäkerheten. Förbättringsprojekten kan ha positiva konsekvenser för den sociala hållbarheten, men vissa förbättringsprojekt har också negativa konsekvenser, till exempel kan förbindelsevägar brytas på grund av anslutningslösningar. Förbättringsprojekten orsakar buller- och utsläppsskador och dessutom förbrukar förbättringsinvesteringarna icke-förnybara naturresurser. Med förbättringsprojekten kan man också minska miljöskadorna (t.ex. grundvattenskydd, bullerbekämpning).

Landsvägsfärjetrafiken utgör en förbindelse till färjsträckan, men är också en "flaskhals". Färjematerielens bärighet avgör hur tunga fordonskombinationer som kan använda färjan. Färjornas egenskaper och trafikeringsprinciper påverkar hur långa väganvändarnas vänte- och överfartstider blir. Färjetrafiken betjänar huvudsakligen invånarna i glesbygden, men också fritidsboende och turister. Trafikeringens servicenivå har en särskild inverkan på skärgårdsbornas möjligheter att ta sig fram. Landsvägsfärjetrafikens trafikeringstäthet och krav på materielen påverkar kostnaderna. Färjeförbindelsen orsakar merkostnader även för väghållningen i områdena bakom förbindelsen. Skötseln av färjetrafiken styrs av egna säkerhetsbestämmelser. Färjetrafikens funktion påverkar också räddningsfordonens möjlighet att ta sig fram. Förbättrandet av vägtrafikens smidighet och säkerhet är centrala mål för **vägtrafikens styrnings- och informationstjänster**. En aktuell lägesbild av vägtrafiken som produceras av trafikstyrnings- och informationstjänster gör det möjligt att effektivt hantera olycks- och störningssituationer och styra trafiken till ersättande rutter, vilket påverkar trafikens restid och kostnader. Med hjälp av lägesbilden kan man också lindra de olägenheter som transportolyckor med farliga ämnen orsakar (trafikstyrning, information). Vägväderstationer och väglagskameror möjliggör förebyggande halkbekämpning på huvudvägarna, vilket är ett ekonomiskt tillvägagångssätt. Genom styrning av vägtrafiken kan man förbättra de jämlika förutsättningarna att ta sig fram.

Banhållning

Med **skötsel** av banor upprätthåller man funktionsförmågan hos banan och dess anordningar fram till slutet av livscykeln. Tillräcklig skötsel av banorna i rätt tid främjar banhållningens livscykeleffektivitet. Utan skötsel blir det vanligare med fel på banan och anordningarna. Säkerhet är ett begränsningsvillkor för banhållningen. Om en bana eller anordningar skadas på grund av bristfällig skötsel, begränsas eller förhindras trafiken på banan för att garantera säkerheten. Tågens punktlighet påverkas förutom av tillfälliga hastighetsbegränsningar även av till exempel vädret, användningen av banans kapacitet, antalet passagerare, tidtabellsstrukturen samt materielens egenskaper. Skötseln omfattar åtgärder som ökar säkerheten, såsom röjning av sikthinder. I skötseln vidtar man också åtgärder som förbättrar miljön, såsom bekämpning av främmande arter. Genom skötsel av bannätet upprätthåller och förbättrar man säkerheten, trivseln och tillgängligheten på plattformsområdena. Basbanhållningen finansierar också bevakningen av plattformsområdena på stationerna för persontrafik, vilket har betydelse för den upplevda säkerheten i trafiken. De största **elförbrukningsobjekten** inom banhållningen är uppvärmning av växlar samt belysning och trafikstyrning. Punktvisa hastighetsbegränsningar ökar energiförbrukningen på grund av att tågen accelererar, och dessutom måste tågen köra maximal hastighet på andra avsnitt, vilket ökar energiförbrukningen ytterligare. Utsläppen från järnvägstrafiken och infrastrukturen kan minskas bland annat genom att utveckla uppvärmningen av växlar och belysningen så att de blir energieffektivare (LED) samt genom att elektrifiera banorna, upprätthålla en enhetlig hastighetsprofil för banorna samt utveckla infrastrukturplaneringen och trafikstyrningen.

Genom **reparationer** återställer man funktionsförmågan hos banan och dess anordningar, i praktiken uppdaterar man samtidigt servicenivån. Reparationer, liksom skötselarbeten, tar bankapacitet och kan leda till trafikavbrott eller förseningar. Arbetsluckorna i skötseln och reparationerna planeras dock så att olägenheterna för trafiken är så små som möjligt. Även förseningar i reparationerna leder till begränsningar som garanterar säkerheten. Trafikens funktion och kostnader påverkas. Tillfälliga hastighetsbegränsningar har en betydande inverkan på punktligheten i synnerhet på enkelspåriga banavsnitt, där försening av ett tåg lätt leder till att andra tåg försenas. Genom att reparera plattformsområdena kan man förbättra säkerheten, trivseln och tillgängligheten. Bland kollektivtrafikanterna finns det relativt sett fler sårbara grupper (bland annat barn, unga, låginkomsttagare) och stationernas renlighet och säkerhet kan ha betydelse för hur de väljer att ta sig fram. Valet mellan enskilda reparationer och ett stort ombyggnadsprojekt fastställs i allmänhet utifrån effektiviteten. Om reparationerna skjuts upp ökar kostnaderna för det grundläggande underhållet.

Förbättringsåtgärder som höjer servicenivån på banan och dess anordningar vidtas oftast i samband med stora ombyggnadsprojekt, men de kan också genomföras i andra skeden av livscykeln. Med förbättringsprojekt kan man avlägsna plankorsningar eller i övrigt förbättra säkerheten, höja hastighetsnivån på banan samt öka bärförmågan och trafikkapaciteten, varvid konsekvenserna hänför sig till restiden och trafikens servicenivå. Banförbättringsprojekt, till exempel förbättring av stationer och bangårdar samt

byggande av gång- och cykelförbindelser, kan ha positiva konsekvenser för den sociala hållbarheten. I förbättringsprojekten kan man vidta åtgärder som förbättrar naturmiljön, bygga skydd för mark och vattendrag samt bekämpa buller. Banförbättringsprojekt kan vara effektiva och förbättra järnvägstrafikens effektivitet. Även olönsamma projekt kan väljas för genomförandet, om de bedöms ha positiva effekter utanför lönsamhetskalkylen. **Underhålls-, reparations- och byggarbeten** orsakar buller och utsläpp och kan dessutom orsaka andra olägenheter för mark, vattendrag och natur (till exempel användning av bekämpningsmedel). Olägenheterna kan minskas bland annat genom att ändra kvalitets- och upphandlingskraven för underhåll och entreprenader.

Styrningen av järnvägstrafiken har en aktuell lägesbild av tågtrafiken och störningar i den, vilket möjliggör trafikstyrning och reparationsåtgärder i rätt tid. Utöver styrningen av järnvägstrafiken omfattar trafikstyrningen tillstånd för och tryggande av gångbanor och banarbeten. Trafikstyrningen, kapacitetshanteringen och trafikplaneringen påverkar trafikens smidighet och funktion. Till trafikstyrningstjänsten hör dessutom passagerarinformationstjänster på plattformarna och hantering av störningssituationer. Stationernas passagerarinformation har betydelse för smidigheten och tillgängligheten när det gäller att ta sig fram. Tjänstens effekter riktar sig i synnerhet till rörelse- och funktionshinder och äldre passagerare. Trafikstyrningen och -övervakningen förbättrar också säkerheten vid transport av farliga ämnen.

Farledshållning

Genom **isbrytning** säkerställer man att handelsflottan kan nå kusthamnarna året runt. Isbrytningens servicenivå uppstår i samarbete mellan isbrytartjänsterna, den isförstärkta handelsflottan samt isbrytarmyndigheterna i Finland och Sverige. Isbrytningstjänst tillhandahålls vid behov fartyg som uppfyller assistansrestriktionerna. Isbrytningstjänsten har konkurrensutsatts och dess kostnader täcks med farledsavgifter, där fartygens isavgiftsklass påverkar avgiftens storlek. Myndighetssamarbetet mellan Finland och Sverige möjliggör en effektiv användning av båda länders isbrytarmateriel. Säkerhet är det mål som fastställer isbrytningen. Fartygen assisteras säkert genom is och om isförhållandena gör assistansen och trafiken för farlig begränsas tjänsten. Isbrytarna måste vara effektiva för att kunna bryta is, så de förbrukar mycket energi. Likaså ökar handelsfartygens isförstärkning fartygens energiförbrukning. Fartygens utsläppskrav och utsläppshandeln försämrar i fortsättningen handelsflottans isgångsförmåga, varvid behovet av assistans ökar. Det är i princip möjligt att minska energiförbrukningen och utsläppen genom att ändra servicenivån (till exempel hamnar som omfattas av assistans) eller genom drivkraftslösningar för isbrytarna (i samband med anskaffning av isbrytare). Genom ruttstyrning av fartyg, styrning av isbrytarnas drift och ändamålsenlig användning av isbrytarmateriel kan man förebygga olyckor och därigenom risken för miljöskador.

Skötseln av farlederna är framför allt skötsel av sjöfartens säkerhetsanordningar, vilket säkerställer att sjötrafiken fungerar störningsfritt under olika förhållanden. Skötseln av säkerhetsanordningar och farleder och bland annat fjärrövervakningen hjälper till att hålla farlederna i planerat funktionsdugligt skick,

vilket förhindrar merkostnader för sjötrafiken och underhållet på grund av brister. **Reparation, iståndsättning och ersättning** av defekta säkerhetsanordningar återställer anordningarnas planerade funktionsförmåga och säkerställer sjöfartens säkerhet och därigenom en störningsfri sjötrafik. Reparationer av kanaler, flottningsanordningar och öppningsbara broar är också viktiga för sjötrafikens säkerhet. Att hålla säkerhetsanordningarna och farlederna i planerat funktionsdugligt skick minskar också merkostnader på grund av brister. Genom underhållsmuddring återställer man farledernas planerade djup. Fartygsmateriel som används vid skötsel- och reparationsarbeten ger upphov till utsläpp och eldrivna anordningar förbrukar energi. Arbetet orsakar också undervattensbuller, vars mängd och konsekvenser fortfarande är dåligt kända. De olägenheter som skötseln och reparationerna av farlederna orsakar miljön kan minskas genom upphandlingskrav för underhållsentreprenader och anvisningar för underhållet. Genom att sköta och reparera farlederna säkerställer man att säkerhetsanordningarna och märkena fungerar på alla statliga farleder, av vilka största delen (12 000 km) betjänar den privata sjötrafiken.

Underhållet av farleder omfattar småskaliga **förbättringar av farlederna**, såsom nya säkerhetsanordningar, förbättringar av enskilda farledsställen och förbättring av funktionen. Numera måste man också förbättra den traditionella märkningen av farleder på grund av GNSS-störningar. Genom att förbättra farlederna kan man också effektivisera användningen av befintliga farleder, vilket till exempel kan minska utsläppen från transporter per ton. Förbättring av säkerheten minskar i allmänhet risken för miljöskador. Farledernas skick och i viss mån även förbättringsprojekten har betydelse för förutsättningarna att röra sig i skärgården. **Sjötrafikstyrningen** informerar fartygen om den övriga trafiken och omständigheter som påverkar en säker framkomlighet för fartyget, såsom väder- och isförhållanden samt fel i säkerhetsanordningar, och ingriper i farliga situationer och ger nödvändig navigeringshjälp. VTS-centralerna har en aktuell lägesbild av bland annat fartygstrafiken och felsituationer, vilket gör det möjligt att effektivt informera om, styra och rikta underhållsåtgärder. Övervakningen av sjötrafiken är också viktig för att förhindra miljöskador.

7.3.2 Konsekvenser av planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen för servicenivån i trafikledsnätet

Väghållning

Funktion

Landsvägsskötsel kan beställas till en nivå enligt riktlinjen på finansieringsnivån för planen för basunderhåll i hela landsvägsnätet (både huvudvägnätet och det lägre nätet). Eftersom finansieringen inte räcker till för alla nödvändiga reparationer prioriteras reparationer i huvudvägnätet och reparationer i det lägre landsvägsnätet utförs i huvudsak inte. Likaså utförs inte mindre reparationer (t.ex. stora trummor, bergskärningar), som ändå knappt påverkar funktionen. Riskerna i anslutning till stora trummor eller bergskärningar har dock ökat och man har börjat fästa mer uppmärksamhet vid dem än tidigare. På det

högtrafikerade nätet främjar reparationerna funktionen, men för det lägre nätets del sjunker servicenivån med tiden. Finansieringen av förbättringen är liten och de åtgärder som förbättrar servicenivån riktas i huvudsak till huvudvägnätet. För lågtrafikerade nät vidtar man endast de mest nödvändiga åtgärderna. Finansieringen av landsvägsfärjetrafiken är tillräcklig, största delen av finansieringen går till skötseln av färjetrafiken, en liten del till reparation av kajer m.m. I planen för basunderhåll ligger finansieringen av vägtrafikstyrningen på en sådan nivå att vägtrafiken är smidig.

Säkerhet

Skötseln av landsvägarna kan på finansieringsnivån för planen för basunderhåll beställas till en nivå enligt riktlinjen både på huvudvägarna och i det lägre nätet. Den huvudsakliga orsaken till reparationerna är att sköta om vägegendomen, men samtidigt förbättras i allmänhet också säkerheten. Finansieringen av förbättringen är liten och används i huvudsak för att förbättra trafiksäkerheten i huvudvägnätet och tätorter, men finansieringen räcker inte till för att förbättra säkerheten i det lägre nätet. Finansieringen av både landsvägsfärjetrafiken och vägtrafikstyrningen ligger i planen för basunderhåll på en nivå där säkerhetskonsekvenserna kan förverkligas. Färjetrafikens inverkan på säkerheten är dock mycket liten med tanke på helheten.

Ekonomisk hållbarhet

I en internationell jämförelse är skötseln av landsvägarna som helhet kostnadseffektiv. Skötseln av det lågtrafikerade nätet är inte samhällsekonomiskt lönsam, men det är nödvändigt för att samhället ska fungera. Även i det lägre landsvägsnätet vill man trygga basservicenivån, samhällets funktion samt varuflödena inom handeln och industrin, så det lägre vägnätet får proportionellt sett mer finansiering för skötsel än för reparationer. Att förnya belysningen så att den är LED-baserad minskar elförbrukningen, men förnyandet pågår fortfarande. Genom reparationer sköter man om vägegendomen. Reparationer i rätt tid är mer kostnadseffektiva än reparationer i slutet av livscykeln. Reparationerna gäller huvudvägnätet, så vägegendomen som utgörs av det lägre vägnätet kan inte skötas på samma sätt, så det uppstår en reparationsskuld.

Finansieringen av förbättringen är liten och används i huvudsak för trafiksäkerhetsprojekt som inte alltid är samhällsekonomiskt lönsamma. Säkerhetseffektiviteten hos små säkerhetsåtgärder på landsvägarna (minskning av antalet olyckor/kostnader) har dock som helhet varit god. Vanligtvis är säkerhetseffektiviteten hos små och förmånliga, välriktade åtgärder större än hos stora utvecklingsprojekt, där en stor del av nyttan kommer från tidskostnaderna. Landsvägsfärjetrafiken kräver mycket finansiering och är som helhet betraktat inte särskilt lönsam ur nationalekonomisk synvinkel. Finansieringen av vägtrafikstyrningen i planen för basunderhåll är tillräcklig.

Ekologisk hållbarhet

Reparationsåtgärderna gäller huvudvägnätet, så även de miljöskador och -fördelar som de orsakar riktas till huvudvägnätet. Finansieringen av förbättringsprojekten är liten, så deras miljöskador och -fördelar blir små med tanke på helheten. De miljöskador som landsvägsfärjetrafiken orsakar är också med tanke på helheten ringa. I planen för basunderhåll är finansieringen av vägtrafikstyrningen tillräcklig för att minska olägenheterna av transportolyckor.

Social hållbarhet

Nivån på vinterskötseln, skötseln av trafikmiljön och skötseln av grusvägar kan på finansieringsnivån i planen för basunderhåll beställas enligt skötselklassificeringarna i hela landsvägsnätet, så i princip behandlas områdena och väganvändarna jämlikt i hela landet. Bostadsorten och därigenom skötselklassen bidrar dock till att förutsättningarna för att ta sig fram inte kan uppnås helt jämlikt för olika färdsätt i hela landsvägsnätet. Vägreparationer prioriteras på huvudlederna, vilket i och med att de lågtrafikerade belagda vägarnas skick försämras stör de områden och befolkningsgrupper som dessa vägar betjänar. Huvudvägarnas skick bevaras, vilket i sin tur upprätthåller förutsättningarna för att ta sig fram längs huvudvägarna. Finansieringen av förbättringsprojekten är liten, så effekterna på den sociala hållbarheten blir små. Landsvägsfärjetrafiken tryggar jämlika möjligheter att ta sig fram för dem som bor bakom färjförbindelsen. Finansieringen av vägtrafikstyrningen är tillräcklig för att främja jämlika förutsättningar för att ta sig fram.

Banhållning

Funktion

Banskötseln kan utföras till fullo på finansieringsnivån för planen för basunderhåll, så med den kan man upprätthålla järnvägstrafikens funktion. Däremot kan man inte förbättra den nuvarande nivån eller svara på reparationsbehoven med skötseln. På finansieringsnivån för planen för basunderhåll kan man inte göra stora ombyggnader, utan endast enskilda punktmässiga reparationer som också de måste prioriteras. Det kommer ställvis att försämra restidernas förutsägbarhet och sänka den servicenivå som erbjuds. Banförbättringsprojekt görs inte utanför MBT-avtalen annat än i enskilda fall, så en stor del av bannätet stannar på finansieringsnivån för basunderhållet utan någon förbättring. Banornas funktion främjas endast via MBT-avtalen i MBT-stadsregionerna. Finansieringen av styrningen av järnvägstrafiken är tillräcklig för att garantera en smidig och fungerande trafik.

Säkerhet

Eftersom man inte kompromissar med skötseln av bannätet säkerställer man att den dagliga trafiken är säker. Inga säkerhetsrisker tillåts på järnvägarna, så säkerhetsmålen uppfylls också i fråga om enskilda reparationer som ska genomföras. Finansieringen av basunderhållet räcker till för att förbättra enskilda plankorsningar, men finansieringsnivån räcker inte till för att till exempel uppnå de målnivåer som Traficom fastställt. Finansieringen av styrningen av järnvägstrafiken är tillräcklig för att säkerhetskonsekvenserna ska förverkligas i detta avseende.

Ekonomisk hållbarhet

Med finansieringsnivån för banskötseln i planen för basunderhåll kan man få ut allt av den nuvarande egendomens livscykel. På basunderhållets finansieringsnivå delas banreparationerna upp i enskilda små projekt runt om i bannätet. Å ena sidan är det effektivt att endast reparera de värsta ställena, men då går en stor del av pengarna åt till att etablera och driva arbetsplatser. När stora ombyggnadsprojekt saknas och endast enstaka små reparationsprojekt genomförs, stiger enhetspriserna. Uppskjutandet av ombyggnadsprojekten leder till att reparationsbehoven hopar sig under de kommande åren och de totala kostnaderna ökar, dvs. den ekonomiska hållbarheten försämras. Genom att låta bli att genomföra vissa förbättringsprojekt fungerar man mer ineffektivt antingen inom järnvägstrafiken eller banhållningen, dvs. genom att låta bli att genomföra förbättringsprojekt effektiviseras inte trafiken eller banhållningen. Finansieringen av styrningen av järnvägstrafiken är tillräcklig för att styrningen av järnvägstrafiken ska ha en aktuell lägesbild av tågtrafiken och störningar i den.

Ekologisk hållbarhet

När man genom banskötsel upprätthåller den nuvarande banegendomen så länge som möjligt undviker man att använda nytt material. I skötseln och reparationerna kan man övergå till mer ekologiskt hållbara lösningar. På finansieringsnivån för planen för basunderhåll är det dock inte möjligt att till exempel bygga nya släckvattensystem för TFÄ-bangårdar. På finansieringsnivån för planen för basunderhåll finns inte heller möjligheter att genomföra bullerbekämpning. Finansieringen av styrningen av järnvägstrafiken är tillräcklig för att säkerheten vid transport av farliga ämnen ska kunna beaktas.

Social hållbarhet

Genom banskötsel upprätthåller man järnvägsförbindelser och säkra stationer, men de nuvarande skötselavtalen är delvis underdimensionerade och delvis för begränsade regionalt för att hela stationsområdet ska kunna hållas i skick och vara rent och trivsamt. Genom reparationer kan man återställa den försämrade servicenivån, men reparationer av stationerna görs ofta i efterhand. Detta är delvis en finansieringsfråga och delvis en organisationfråga (det finns ingen centraliserad programmering för att reparera

stationerna). Brister i stationernas utrustning eller renhet äventyrar inte säkerheten när man reser, men de kan försämra den upplevda säkerheten eller komforten. Förbättring på finansieringsnivån för basunderhållet kan endast göras via MBT-avtalen i MBT-stadsregionerna, varvid till exempel tillgängligheten inte förverkligas utanför MBT-regionerna. Åtgärder för stationsomgivningsutredningar kan inte heller vidtas. Finansieringen av järnvägstrafikens styrning är tillräcklig för att passagerarinformationen ska fungera.

Farledshållning

Funktion

I fråga om isbrytning har finansieringen i planen för basunderhåll fastställts enligt en genomsnittlig vinter. Om vintern är strängare än genomsnittet behövs mer sjöfartsassistans och om vintern är mildare än genomsnittet kan vissa isbrytare användas endast i liten utsträckning. I vilket fall som helst sköter man den nödvändiga isbrytningen och kompromissar vid behov med andra produkter. Skötseln av trafikleder na prioriteras också – utan tilläggsfinansiering kan det innebära att man får kompromissa med reparationerna. Farlederna sköts med femåriga entreprenader, som har ett mycket litet spelrum varje år. Eftersom isbrytningen och skötseln av farlederna har prioriterats i farledshållningen kan de utföras till fullo på finansieringsnivån för planen för basunderhåll, så även de positiva effekterna av isbrytningen och skötseln förverkligas. Vid behov kan man kompromissa med reparationerna, men för närvarande räcker finansieringen i planen för basunderhåll till för att utföra de viktigaste reparationerna. I reparationsobjekten prioriteras handelssjöfartslederna, det handlar bara om huruvida farleden ska återställas eller om mindre, nödvändiga reparationer ska göras. Finansieringen i planen för basunderhåll gör det endast möjligt att genomföra små förbättringsåtgärder, större förbättringsprojekt kräver separat finansiering. Finansieringen av sjötrafikstyrningen i planen för basunderhåll är tillräcklig för att farledskapaciteten ska kunna användas effektivt.

Säkerhet

Man kompromissar inte med isbrytningen eller skötseln av farlederna, utan tar den nödvändiga finansieringen från annat håll, vilket säkerställer säkerheten i den dagliga trafiken. Om man blir tvungen att kompromissa med reparationerna prioriterar man objekt och säkerhetsbrister inom handelssjöfarten – säkerhetskritiska objekt står högst upp på listan oberoende av i vilket farledsnät de är. Inga förändringar sker i säkerhetssituationen jämfört med nuläget. I en del av förbättringsprojekten ligger en förbättring av säkerheten i bakgrunden. Finansieringen av sjötrafikstyrningen är tillräcklig i planen för basunderhåll för att trygga sjötrafikens säkerhet.

Ekonomisk hållbarhet

Förhållandena under den kommande vintern påverkar de slutliga kostnaderna för isbrytning, men det är omöjligt att förutspå den kommande vintern. Behovet av att förnya materielen är stort, vilket i slutet av planperioden påverkar kostnaderna och därigenom den ekonomiska hållbarheten. Isbrytningen assisterar näringslivets import- och exporttransporter, vilket påverkar transportkostnaderna. Med finansieringen i planen för basunderhåll strävar man efter att optimera farledsegendomens livscykel. Felsituationer är dock en utmaning. Om det till exempel uppstår ett fel i säkerhetsanordningarna försämras farledens trafikerbarhet, vilket påverkar väntetiderna och därigenom kostnaderna. Genom att förbättra farlederna kan man i viss mån effektivisera användningen av de befintliga farlederna. Finansieringen av sjötrafikens styrning i planen för basunderhåll är tillräcklig för att trafikinformationen, styrningen och inriktningen av underhållsåtgärder ska vara effektiv.

Ekologisk hållbarhet

Utgångspunkten för isbrytningen är att trygga säkerheten inom sjöfarten, vilket förhindrar olyckor och därigenom minskar riskerna för miljöskador. Vid skötsel av farleder uppstår utsläpp, behovet av att ta sig fram i anslutning till skötseln minskar dock något i och med att fjärrstyrda säkerhetsanordningar blir vanligare. Säkerhetsanordningar som förnyas förbättrar säkerheten inom sjöfarten och minskar därmed antalet olyckor. I takt med att väntetiderna ökar ökar utsläppen, eftersom fartygens maskiner är på under väntetiden. Vid reparationer prioriteras först objekt som är kritiska med tanke på säkerheten, vilket minskar olycksriskerna och därigenom risken för miljöskador. Finansieringsnivån för planen för basunderhåll är ganska god, men finansieringen möjliggör endast små förbättringsåtgärder. I stället för förbättring kan man använda begränsningar i förhållandena. Finansieringen av sjötrafikens styrning i planen för basunderhåll är tillräcklig för att sjötrafiken ska vara säker och miljöskador ska kunna förhindras.

Social hållbarhet

Genom att sköta och reparera farlederna enligt finansieringen i planen för basunderhåll tryggar man båtlivet och förbindelsefartygstrafiken, vilket gör det möjligt att bo i skärgården. Reparationerna har dock liten betydelse. Förnyandet av förbindelsefartyg kan också kräva förbättringsåtgärder på farleden, men dess inverkan på den sociala hållbarheten är liten.

7.3.3 Konsekvenser av planen för basunderhåll för uppnående av målen i den riksomfattande trafiksystemplanen

Bild 15 visar de kvalitativt bedömda konsekvenser av planen för basunderhåll för uppnåendet av målen i Trafik 12-planen som beskrivs i föregående kapitel 7.3.2. Bedömningsskalan beskriver graden av

osäkerhet i bedömningen och huruvida planen för basunderhåll främjar eller förhindrar uppnåendet av målen i Trafik 12-planen:

- **Förhindrar att målet uppnås**: Utvecklingen går i motsatt riktning mot målet
- **Risk för att uppnåendet av målet förhindras**. Osäkerhet om förväntad utveckling eller insats. Risk för att uppnåendet av målet förhindras. Osäkerheten kan hänföra sig till genomförandet av åtgärderna eller effekterna av dem eller till den övriga samhällsutvecklingen.
- **Främjar eventuellt uppnåendet av målet**: Utveckling eller insats som eventuellt främjar uppnåendet av målet. Genomförandet av insatsen är förknippat med osäkerhet som kan hänföra sig till samhällsutvecklingen eller åtgärdernas effekter eller var och hur åtgärderna genomförs.
- **Främjar uppnåendet av målet**: Utveckling eller satsning för att uppnå målet. Bedömningen innebär inte att målen uppnås, utan att man gör en satsning för att nå målet.

TRAFIKLEDSHÅLLNINGENS PRODUKTER		FUNKTION				SÄKERHET				EKONOMISK HÅLLBARHET				EKOLOGISK HÅLLBARHET				SOCIAL HÅLLBARHET			
		Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar	Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar	Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar	Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar	Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar
VÄGHÅLLNING	Skötsel	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	X	X	-	-	(X)	X	-
	Reparation	-	X	-	X	-	-	X	-	-	X	-	X	-	X	X	-	-	(X)	X	-
	Förbättring och planering	-	-	X	-	-	-	-	X	-	X	X	-	-	(X)	(X)	-	-	(X)	(X)	-
	Landsvägsfärjetrafik	-	-	-	X	-	-	(X)	-	-	X	-	-	-	(X)	-	-	-	-	-	X
BANHÅLLNING	Skötsel	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	(X)	X	-	-	-	X	-
	Reparation	-	X	-	-	-	-	-	X	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
	Förbättring och planering	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-
FARLEDSHÅLLNING	Isbrytning	-	-	-	X	-	-	-	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	(X)	-
	Skötsel	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	X	-
	Reparation	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	(X)	-
	Förbättring och planering	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	(X)	-
FINTRAFFIC	Styrning av vägtrafiken och information	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
	Styrning av järnvägstrafiken och information	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
	Styrning av sjötrafiken och information	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-

Bild 15. Effekterna av åtgärdshelheterna i planen för basunderhåll i förhållande till målen i planen Trafik 12. Ett kryss inom parentes innebär att betydelsen som helhet är liten.

7.3.4 Konsekvenser av förändringar i verksamhetsmiljön

Den huvudsakliga informationskällan till förändringar i verksamhetsmiljön är den framtidsredogörelse som statsrådet överlämnar till riksdagen varje valperiod[3][4][5]. En del av förändringarna i verksamhetsmiljön

[3] Del 1 och 2 i statsrådets framtidsredogörelse. Utblick över kommande generationers Finland. Statsrådets publikationer 2023:1.
[4]Strategisk analys av verksamhetsmiljön i del 1 i framtidsredogörelsen. Statsrådets publikationer 2024:54.
[5] Del 1 i framtidsredogörelsen – Strategisk analys av verksamhetsmiljön samt scenarier för 2045. Statsrådets publikationer 2025:82.

påverkar under tidsspannet i planen för basunderhåll, medan en del av konsekvenserna syns först under en längre tid.

Förändringar i politiken

Stängningen av den östra gränsen och att Saima kanal har tagits ut bruk har förändrat efterfrågan på vägtrafik särskilt i sydöstra Finland. Eftersom transporter på inre vattenvägar inte längre kan användas vid utrikestransporter i Saimenområdet har transportkedjorna i området och Finlands logistikrutter i allmänhet ändrats. Förändringar i transportflödena kan orsaka för stora trafikflöden i förhållande till kapaciteten i vissa delar av nätet, medan en minskning av trafikflödena i vissa delar av nätet förbättrar smidigheten i trafiken. Saima kanals framtid påverkar också hamnarnas transportmängder och därigenom hamnkapacitetens tillräcklighet. Ändringarna i Finlands internationella trafikrutter och -förbindelser framhäver trafiksystemets roll i försörjningsberedskapen samt landsvägs- och järnvägsförbindelserna till hamnarna i Finska viken och Bottniska viken. Utvecklingen i det arktiska området är central med tanke på Finlands beredskap och försörjningsberedskap. Eftersom trafiksystemets roll har förändrats i försörjningsberedskapen kan motiveringarna till försörjningsberedskapen också leda till investeringar som annars inte skulle vara ekonomiskt motiverade.

Ekonomiska förändringar

De ekonomiska förändringarna (bland annat näthandeln och den distributionstrafik som den ger upphov till) ökar efterfrågan på trafik särskilt i växande stadsregioner och på landsvägarna mellan dem. Den förmånliga personbilstrafiken (t.ex. priset på utsläppsfria drivkrafter) försämrar effektiviteten och verkningsfullheten i främjandet av hållbar trafik samt ökar bilägandet och det utrymme som bilar behöver. Distansarbete minskar personbilstrafiken något, men i synnerhet minskar det efterfrågan på kollektivtrafik och försämrar förutsättningarna för dess utveckling.

Problemen med internationella leveranskedjor kan leda till att priserna på material som behövs i trafikledshållningen stiger. En ökning av kostnaderna för trafikledshållningen utan indexhöjningar minskar intäkterna från finansieringen. Att binda sig till indexet ökar statens utgifter reellt utan motsvarande nytta (bättre servicenivå). Försämringen av marknaden för jord- och vattenbyggnadsbranschen kan minska utbudet av trafikledshållningstjänster och dess pris-kvalitetsförhållande. En försämring av underleverantörsmarknaden på längre sikt är oroväckande i synnerhet i glesbygden.

Kommunernas deltagande i statliga projekt och statens deltagande i kommunala projekt riktas i allmänhet till projekt som båda instanserna betraktar som viktiga och som är de mest verkningsfulla men inte nödvändigtvis alltid de effektivaste projekten inom sitt område. Byggandet av havsvindkraft kan förhindra användningen av de bästa sjöfartsrutterna, vilket påverkar handelssjöfarten och isbrytarnas verksamhet.

Ökningen av vindkraften har stor betydelse även i vägtrafiken (t.ex. anslutningsregleringar och förbättring av dem samt riktad förbättring av det lägre vägnätet).

Förändringar i samhället

I Finland väntas urbaniseringsgraden stiga till 79 procent fram till 2050. Koncentrationen av befolkningen till städerna fortsätter att öka trafiken i stora och utvecklande stadsregioner samt i förbindelserna mellan dem, vilket förbättrar förutsättningarna för att erbjuda en god servicenivå för de mest högtrafikerade förbindelserna samt utveckla kollektivtrafiken i stadsregionerna. Även åldrande, ökad fritid och multilokalt arbete medför en potentiell efterfrågan på kollektivtrafik. Spårtrafiken kan antas öka särskilt mellan växande städer, men också inom dem. Personbilen förblir dock det viktigaste färdsättet i största delen av landet.

I Finland har cirka 10 procent av befolkningen någon bestående funktionsnedsättning. För personer över 74 år finns det fortfarande flera hinder som gör det svårt för dem att ta sig fram[6]. När befolkningen åldras förväntas antalet FPA- och social- och hälsovårdstransporter öka, men en del av dessa transporter kan ersättas med tillgängliga kollektivtrafiktjänster och -infrastruktur. Om kollektivtrafikförbindelserna på landsbygden gallras eller om små skolor läggs ned när antalet barn och unga minskar, försämras förutsättningarna för äldre utan bil samt barn och unga att ta sig fram på egen hand i landsbygdsområdena.

De förändringar i värderingar och attityder som sker i samhället påverkar vilka åtgärder som vidtas i trafikledsnätet. Differentieringen av värderingar och attityder, spänningarna mellan landsbygden och staden samt riktandet av olägenheterna av anpassningsåtgärderna till klimatförändringen särskilt till låginkomsttagare kan försvaga förtroendet för samhället och lyfta fram frågan om rättvisa i minskningen av miljökonsekvenserna av mobilitet. På lång sikt har förändringar i värderingar och attityder förbättrat trafiksäkerheten, men man kan med säkerhet inte säga hur förändringar i värderingar och attityder påverkar trafikbeteendet i fortsättningen.

Teknologiska förändringar

Andelen utsläppsfri eller utsläppssnål trafik ökar. Den förmånliga personbilstrafiken försämrar efterfrågan på kollektivtrafik och kollektivtrafikens lönsamhet samt ökar autonomin. Å andra sidan förbättrar den ökade biltrafiken vägprojektens lönsamhet. En eventuell säkerhetsrisk för el- och vätedrivna bilar (vid eldsvåda) särskilt på bilfärjor, landsvägsfärjor, tunnlar och parkeringsanläggningar försämrar säkerheten. Ökningen av bilarnas massaskillnader ökar allvarligheten i olyckor, vilket ny teknologi delvis kan

[6] Traficom (2023) Henkilöliikennetutkimus 2021. Suomalaisten liikkuminen. Traficoms undersökningar och utredningar 1/2023

kompensera för. Att bilarnas effekt ökar och deras låga ljud har också betydelse, särskilt för fotgängar- och cykelsäkerheten.

Ombyggnaden och moderniseringen av järnvägstrafikens signalsystem (Digirata) förbättrar tågtrafikens funktion och säkerhet i framtiden. Automatiseringen av trafiken har i fortsättningen en stor potential att förbättra även vägtrafikens säkerhet. Insamling och öppen delning av data ökar säkerhetsriskerna på olika sätt. Informationssäkerhetens ökade betydelse leder till åtgärder som förbättrar informationssäkerheten, men försvårar också utnyttjandet av data. Massiv datainsamling och utveckling av metoder utan effektivt utnyttjande försämrar trafikledshållningens effektivitet. Med hjälp av ett bättre kunskapsunderlag och metoder och effektivare användning av insamlade data är det möjligt att förbättra trafikledshållningens effektivitet och verkningsfullhet. Information och tjänster från rymden integreras i allt större utsträckning och djupare som en del av all infrastruktur i det finländska samhället. Samhällets vitala funktioner och kritiska infrastruktur ska vara cybertåliga och tåla de hot som kvantteknologi medför.

Förändringar i miljön

Klimatförändring, minskning av den biologiska mångfalden och föroreningar, dvs. komponenterna i den trippla planetära krisen, är kopplade till varandra, så deras inbördes beroenden ska identifieras när man söker lösningar.

Exceptionella väderförhållanden orsakade av klimatförändringen kan öka antalet störningar i trafikledsnäten och tillfälligt försämra servicenivån. Klimatförändringen påskyndar försämringen av trafikledernas skick, vilket till och med kan ha större konsekvenser än plötsliga väderfenomen för trafiksystemets funktion. Förändringarna i väder- och vattenförhållanden samt förekomsten av is och tjäle påverkar bland annat tidpunkterna för och antalet översvämningar, torka, trafikinfrastrukturens funktion och sjöfarten. I Finland ökar klimatförändringen i genomsnitt nederbördsmängderna, men riskerna för torka ökar särskilt på sommaren i södra och mellersta Finland. Klimatförändringen måste stävjas både genom att minska utsläppen och öka kolsänkorna. Man har i viss mån redan förberett sig på konsekvenserna av vädret och klimatförändringen inom vinterskötseln (anpassning till klimatförändringen). Beredskapen för förändringar ökar i allmänhet kostnaderna, men kostnaden för beredskapen är mindre än konsekvenserna av ökade underhållskostnader och den snabbare försämringen av trafikledsegendomens värde.

Enligt de senaste hotbedömningarna försämras den biologiska mångfalden i Finland. I och med minskningen av den biologiska mångfalden försämras olika ekosystemtjänster: pollinatörsminskningen kan hota skördarna av vilda bär och odlingsväxter och försämringen av marken kan öka risken för översvämningar och torka till följd av extrema väderfenomen, vilket i värsta fall orsakar betydande ekonomiska förluster. Skogsbruk, jordbruk, byggande samt klimatförändring och förorening har identifierats som de största belastningarna på den biologiska mångfalden. Luftföroreningar, särskilt små partiklar, är den största miljöbaserade dödsorsaken i Europa. Luftföroreningar orsakar årligen 1 600–2 000 förtida

dödsfall i Finland. Partikelutsläpp uppstår från trafik och förbränning av bränsle samt slitage på beläggningar och halkbekämpning (sandning) och i viss mån även från industriprocesser och jordbruk. De minsta partiklarna med en diameter under 2,5 µm är de skadligaste. Halterna av små partiklar har minskat något under de senaste åren, eftersom trafikutsläppen och långväga transporter har minskat. Bullerkonsekvenserna för miljön och människors hälsa samt farliga kemikalier och de risker de medför orsakar fortfarande oro. Skadliga ämnen överförs till exempel på ytan av mikroplaster i näringskedjan från vattendrag till människor.

Den gröna omställningen är central i förnyelsen av näringarna mot en ekologiskt hållbar ekonomi och tillväxt som stöder sig på koldioxidsnåla lösningar som främjar den biologiska mångfalden och den cirkulära ekonomin. Inom den cirkulära ekonomin används produkterna och materialen så länge som möjligt och deras värde utnyttjas effektivt. Den gröna omställningen förutsätter stora förändringar bland annat i trafiken. Den gröna övergången lyckas endast när man vid sidan av klimatet även beaktar andra konsekvenser för miljö och natur, ekonomisk hållbarhet och social rättvisa.

Trafikprognoser 2022–2030

Enligt trafikprognosen för trafikledsnätet 2024 ökar trafiken i väg-, ban- och sjötrafiken 2022–30 enligt följande:

- Väg, persontrafik + 7 %
- Väg, godstrafik + 6 %
- Järnvägstrafik, persontrafik + 17 % (fjärrtågstrafik 15 %)
- Järnvägstrafik, godstrafik - 2 % (per varugrupp -8...+5 %)
- Sjöfart, export + 2 %, import + 6 %

Vägtrafiken har länge ökat ojämnt på landsvägsnätet. På huvudvägarna och i synnerhet på de mest högtrafikerade förbindelsesträckorna och i stadsregionerna ökar trafiken, medan den minskar på det lågtrafikerade vägnätet. Hälften av landsvägstrafiken äger rum på endast mindre än 4 000 km på vägnätet, dvs. på cirka 5 procent av landsvägarna. Vägtrafikens nätkoncentration förutspås fortsätta. Stadsregionernas andel av Finlands befolkning är inte lika stor som i de övriga nordiska länderna, så hela Finlands betydelse i trafiken och bland annat i beredskapsfrågor har identifierats. Huvudvägarnas, dvs. riks- och stamvägarnas, andel av landsvägstrafiken är 66 procent. Stadsregionernas och tätorternas andel av trafiken på landsvägarna är cirka 30 procent.

Enligt trafikprognosen är trafikmängden på huvudleder i klass I på landsvägarna cirka 25 procent större 2040 än 2023. På huvudleder i klass II ökar trafiken med 13 procent och på övriga riksvägar med 10 procent. På övriga stamvägar ökar trafiken med 12 procent.

7.3.5 Konsekvenser av förändringar i verksamhetsmiljön för uppnående av målen i den riksomfattande trafiksystemplanen

Syftet med bedömningen av konsekvenserna av förändringar i verksamhetsmiljön är att identifiera krafter utanför trafikledshållningen som påverkar uppnåendet av målen i Trafik 12-planen, antingen genom att främja eller förhindra dem. En del av förändringarna i verksamhetsmiljön påverkar under tidsspannet i planen för basunderhåll, medan en del av konsekvenserna syns först under en längre tid. Bild 16 åskådliggör tidpunkten för konsekvenserna av förändringar i verksamhetsmiljön i förhållande till tidsspannet i planen för basunderhåll.

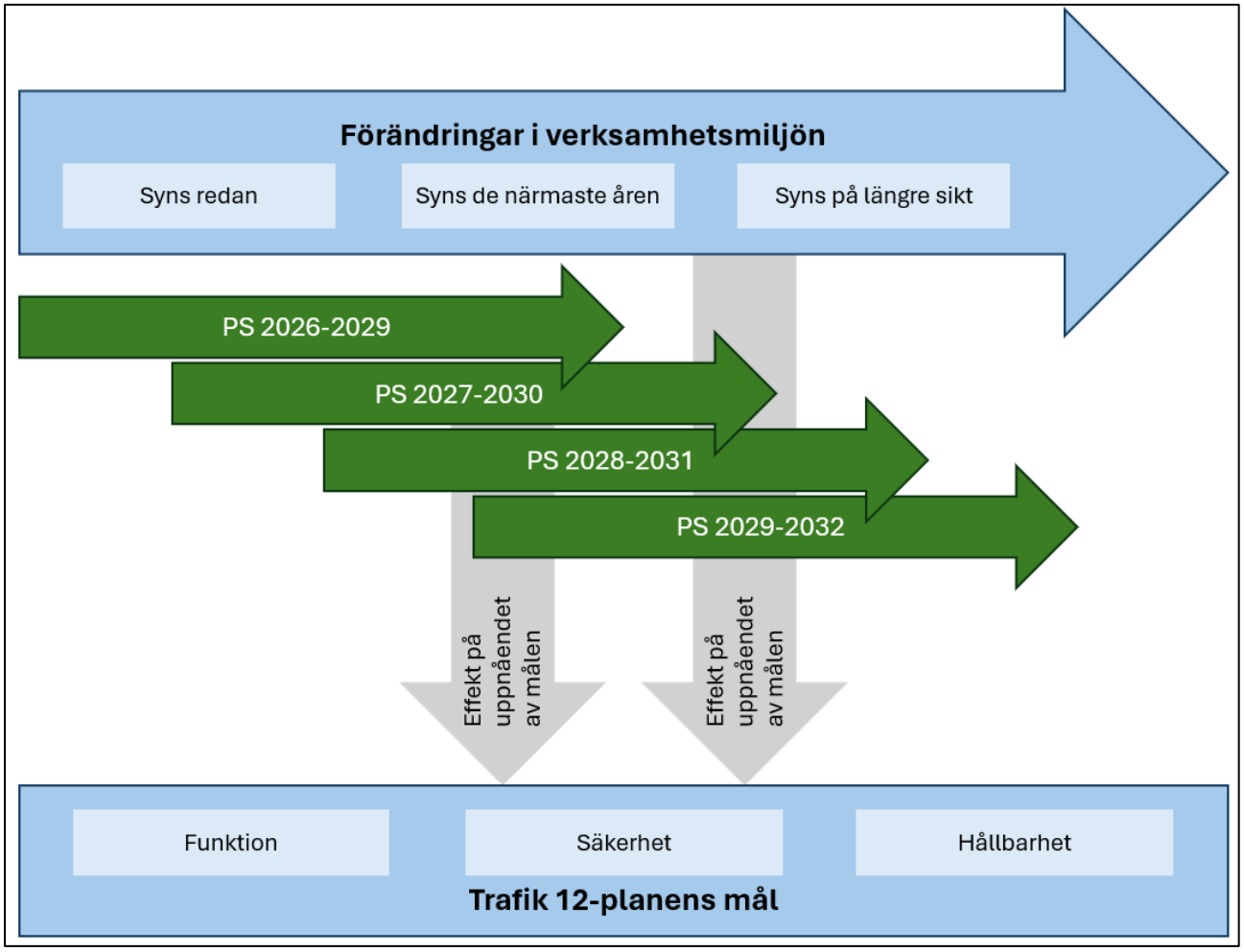


Bild 16. Förändringarna i verksamhetsmiljön och planen för basunderhåll påverkar tillsammans hur målen i Trafik 12-planen uppfylls i fråga om basunderhållet.

Förändringar i verksamhetsmiljön och förändringarnas inverkan på uppnåendet av målen i Trafik 12-planen presenteras närmare på bild 17. Bedömningsskalan beskriver graden av osäkerhet i bedömningen och huruvida förändringen främjar eller förhindrar uppnåendet av målen i Trafik 12-planen:

- **Förhindrar att målet uppnås**: Utvecklingen går i motsatt riktning mot målet.

- **Risk för att uppnåendet av målet förhindras**. Osäkerhet om förväntad utveckling eller insats. Risk för att uppnåendet av målet förhindras. Osäkerheten kan hänföra sig till genomförandet av åtgärderna eller effekterna av dem eller till den övriga samhällsutvecklingen.
- **Främjar eventuellt uppnåendet av målet**: Utveckling eller insats som eventuellt främjar uppnåendet av målet. Genomförandet av insatsen är förknippat med osäkerhet som kan hänföra sig till samhällsutvecklingen eller åtgärdernas effekter eller var och hur åtgärderna genomförs.
- **Främjar uppnåendet av målet**: Utveckling eller satsning för att uppnå målet. Bedömningen innebär inte att målen uppnås, utan att man gör en satsning för att nå målet.

	FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN	FUNKTION				SÄKERHET				EKONOMISK HÅLLBARHET				EKOLOGISK HÅLLBARHET				SOCIAL HÅLLBARHET			
		Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar	Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar	Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar	Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar	Förhindrar	Risk för att det förhindrar	Kan främja	Främjar
FÖRÄNDRINGAR I POLITIKEN	Förändringar i efterfrågan på trafik i Finland till följd av situationen i Ryssland	X	X	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
	Förändringar i internationella trafikrutter	-	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Problem med internationella leveranskedjor	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Förändringar i Finlands internationella trafikförbindelser	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Förändring i trafiksystemets roll i försörjningsberedskapen	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EKONOMISKA FÖRÄNDRINGAR	Förändringar i efterfrågan på trafik till följd av ekonomiska förändringar	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-
	Tryggande av tillgången till energi och ökad inhemsk produktion av ren energi	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Behov av att bedöma den ändamålsenliga servicenivån på och omfattning av de statliga näten	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-
	Ökade kostnader för trafikledshållning	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
	Behov av nya finansieringsmodeller	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Förändring på mark- och vattenbyggnadsmarknaden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ökande brist på arbetskraft inom transportbranscherna och byggandet.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FÖRÄNDRINGAR I SAMHÄLLET	Förändringar i efterfrågan på trafik till följd av förändringar i samhället	-	X	-	-	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	X	-
	Behov av att bedöma den servicenivå och omfattning som de statliga näten behöver	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-
	Förändringar i tillgången till kompetent arbetskraft inom trafikledshållningen	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Förändringar i värderingar och attityder	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(X)	-	-
TEKNOLOGISKA FÖRÄNDRINGAR	Den teknologiska utvecklingen förändrar efterfrågan på trafik	-	(X)	-	-	-	X	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
	Automatiseringen av trafiken förutsätter ändringar i trafikinfrastrukturen	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Digitalisering och data påverkar trafikledshållningen	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Betydelsen av trafiksystemets informationssäkerhet ökar	-	-	-	-	-	X	(X)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Det kunskapsbaserade beslutsfattandet inom trafikledshållningen ökar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nya drivkrafter för trafiken förutsätter åtgärder av trafikledshållaren	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
FÖRÄNDRINGAR I MILJÖN	Det blir allt viktigare att minska trafikledernas och trafikledshållningens konsekvenser för vattnen och marken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
	Vädret och klimatförändringen påverkar trafikledera och trafikledshållningen	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Förändringar i växthusgasutsläppen från olika trafikformer och klimatpolitiken påverkar efterfrågan på trafik	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
	Det blir allt viktigare att minska utsläppen av växthusgaser och andra utsläpp från trafikledshållningen.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	-	-
	Ökad cirkulär ekonomi inom trafikledshållningen blir allt viktigare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
	Det blir allt viktigare att minska trafikledernas och trafikledshållningens konsekvenser för naturen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
TRAFIKPROGNOS	Vägtrafikens utveckling	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Järnvägstrafikens utveckling	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sjöfartsprognos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Bild 17. Konsekvenser av förändringar i verksamhetsmiljön för uppnåendet av målen i Trafik 12-planen. Ett kryss inom parentes innebär att betydelsen som helhet är liten.

7.3.6 Bedömning av riktningen för ändringar i Trafikledsverkets resultatmålsindikatorer

Trafikledsverkets expertbedömning av riktningen för ändringar i resultatmålsindikatorerna enligt Trafikledsverkets resultatavtal under planperioden för planen för basunderhåll presenteras på bild 18.

SAMMANDRAG AV RESULTATMÅLSINDIKATORERNAS STATUS OCH BEDÖMNING AV FÖRÄNDRINGEN UNDER PLANPERIODEN	MÅL 2025	Funktion	Säkerhet	Ekonomisk hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	Social hållbarhet
Serviceförmåga och kvalitet						
Väganvändarnas nöjdhet med landsvägarnas skick under sommarsäsongen	3,0	→				→
Väganvändarnas nöjdhet med vinterskötseln av landsvägarna	2,9	→				→
Medborgarnas nöjdhet med gång- och cykelvägarnas skick och vinterskötsel	3,2	→				→
Intressentgruppernas nöjdhet	3,8	→				→
Rese- och transportkedjornas funktion						
Trafikprestation på ett landsvägsnät i dåligt skick (huvudleder/andra) % (högst)	8 / 14	→ / →	→ / →	→ / →		
Beräknad andel förseningar på grund av banhållningen i fjärrtågstrafiken, % av tågen minst 6 min. försenad (högst)	6,0	→				
Beräknad andel förseningar på grund av banhållningen i närtågstrafiken, % av tågen minst 3 min. försenad (högst)	2,8	→				
Beräknad andel förseningar på grund av banhållningen i godstågstrafiken, % av tågen minst 16 min. försenad (högst)	1,9	→				
Väntetid för vintersjöfartstjänster, h (högst)	4,0	↗		↗	↗	
Fartyg som kommit igenom utan att vänta, % (minst)	90	↘		↘	↘	
Viktbegränsade landsvägsbroar, st. (högst)	380	→				
Trafikledernas skick						
Tillfälliga hastighetsbegränsningar på bannätet i genomsnitt (huvudleder/annat nät), km (högst)	75 / 245	→ / →			→ / →	
Belagda vägar i dåligt skick (högtrafikerat/annat nät), km (högst)	1040 / 9190	→ / ↘	→ / ↘	→ / ↘		
Broar i dåligt skick, landsvägar/järnvägar, st. (högst)	955 / 190			↘ / ↘		
Fasta säkerhetsanordningar i dåligt skick för handelssjöfart på farleder, % (högst)	5,0		↘	↘	↘	
Trafiksäkerhet						
Olyckor på landsvägar som lett till personskador, st. (högst) *)	1518		↗ *)			
Prognos för plankorsningsolyckor i statens bannät, st. (10 års kumulativ prognos, högst)	149		↗			
Funktionell effektivitet						
Reparationsskuld/vägnätet, miljoner euro	2600			↘		
Reparationsskuld/bannätet, miljoner euro	1740			↘		
Reparationsskuld/farledsnätet, miljoner euro	30			→		

Följande tecken har använts	
→	Statusen förändras inte
↗	Statusen förändras i riktning mot målet
↘	Statusen förändras i motsatt riktning till målet

*) Finansieringsnivån eller åtgärderna för basunderhållet av transportinfrastrukturen är inte tillräckliga för att uppnå Finlands långsiktiga trafiksäkerhetsmål eller etappmålet för 2030, även om
målet att minska antalet olyckor med personskador i resultatmålsindikatorn bedöms uppfyllas under planperioden för planen för basunderhåll av transportinfrastrukturen

Bild 18. Trafikledsverkets expertbedömning av riktningen för ändringar i resultatmålsindikatorerna under planperioden för planen för basunderhåll.

8 Uppföljning

Finansieringen av basunderhållet samt genomförandet av verksamheten och uppnåendet av målen följs upp regelbundet. Finansieringen av basunderhållet har under länge varit knapp i förhållande till behoven, vilket har lett till en ökning av trafikledernas reparationsskuld och köbildning vad gäller genomförandet av förbättringsprojekt. Tack vare finansieringen av reparationsskulden har finansieringen legat på en relativt god nivå 2024–2026, men sjunker mycket knappt 2027–2029. Bild 8 i kapitel 6.1 visar den årliga finansieringen av basunderhållet från och med 2020 och i kapitel 6.2 den planerade användningen av finansieringen per produkt.

I resultatavtalet mellan kommunikationsministeriet och Trafikledsverket fastställs resultatmålsindikatorer, vars utfall rapporteras årligen. Bild 18 visar en bedömning av riktningen för ändringar i indikatorerna under planeringsperioden för planen för basunderhåll jämfört med målen för 2025.

9 Basunderhållets behov som inte ingår i planen

9.1 Utsikter efter planperioden

Efter planperioden är reparationsskulden större än i nuläget, särskilt i fråga om lågtrafikerade och medeltrafikerade nät. Eventuell tilläggsfinansiering av basunderhållet skulle användas för reparation av trafikledsnätet och små förbättringsprojekt. På landsvägarna finns det flest behov. På bannätet betonas stora ombyggnadsbehov. Behovet av finansiering för trafikledningen ökar i slutet av planperioden och därefter på grund av de nödvändiga ersättningsinvesteringarna i trafikledsegendomen och systemen. Ombyggnad och modernisering av järnvägstrafikens signalsystem, dvs. Digispårets genomförandefas, förutsätter att järnvägstrafikledningssystemen förnyas. Finansieringen av vintersjöfarten måste höjas från och med 2030 på grund av behovet av att förnya serviceavtalen för materiel och isbrytning.

9.2 Landsvägsnätets behov

9.2.1 Vägbeläggningar, konstruktioner, broar, utrustning och trafikmiljö

De största behoven av tilläggsfinansiering av basväghållningen gäller beläggningar, broar och vägkonstruktioner. Behovet av reparation av broar och annan trafikledsegendom ökar. Vägkonstruktionerna har förbättrats lite under 2000-talet jämfört med tidigare, så reparationsskulden i anslutning till vägkonstruktionerna har ökat. Två tredjedelar av en eventuell tilläggsfinansiering av vägarna skulle användas för

beläggning. Tilläggsfinansieringen skulle riktas till det medeltrafikerade och lågtrafikerade nätet. Tilläggsfinansiering skulle göra det möjligt att på lång sikt uppnå ett skick som är målinriktat med tanke på det belagda landsvägsnätets skick. Resten av en eventuell tilläggsfinansiering av vägarna skulle användas för broar, andra reparationer och små förbättringsprojekt med betoning på trafiksäkerhet.

Med tanke på förbättringen av vägkanter och mötessäkerheten är finansieringsnivån mycket knapp. Räckenas omedelbara reparationsbehov samt de effektivaste trafiksäkerhetsbaserade reparationsbehoven uppgår till cirka 100 miljoner euro. Landsvägsräckena är delvis i slutet av sin livslängd eller funktionellt föråldrade i förhållande till anvisningarna. Dessutom orsakar den kraftiga ökningen av fordonsmassor som elbilsanvändning medför under planeringsperioden och därefter tryck på att förnya räckena.

Belysningen saneras så att den blir energieffektivare, men finansieringen gör det inte möjligt att i tillräcklig omfattning förnya belysningsstolpar som är i stort behov av förnyelse. Den nuvarande finansieringen möjliggör inte heller en förnyelsetakt enligt målen vid saneringar av energieffektiviteten. Det finns över 300 km listade grundvattenskyddsbehov. Finansieringen har inte gjort det möjligt att genomföra dessa som separata projekt på över 20 år. En del av de gamla grundvattenskydden är i dåligt skick. Vid halkbekämpning vid över 50 objekt används formiat, som är dyrt i förhållande till saltning. Underhållsbehoven vid bergsskärningar har ökat och fortsätter att öka, då livscykelprojekten under planperioden till stor del överförs till finansieringen av basunderhållet. Riskerna i anslutning till stora landsvägstrummor har ökat och det är nödvändigt att systematiskt öka reparationsåtgärderna. Bullerhinder, viltstängsel och portaler är på många ställen gamla och delvis i behov av reparation. Dessutom finns det många behov av att komplettera och uppdatera den utrustningsegendom som förvaltas av Fintraffic. Dessa är bland annat vägväderstationer, väglagskameror, mätstationer och -system för trafiken, trafikljus, hastighetsövervakningskamerastolpar osv.

9.2.2 Enskilda reparationsbehov

På landsvägarna finns det många dyra broreparationsbehov och andra strukturella reparationsbehov, såsom sättningar och i viss mån riskkonstruktioner. De dyraste reparationerna på tiotals miljoner euro kan inte ens finansieras ur basunderhållets budget, så genomförandet av dem främjas genom planerings- och investeringsprogram.

9.2.3 Landsvägsnätets förbättringsprojekt

Inom vägtrafiken verkar det utmanande att uppnå trafiksäkerhetsmålet för 2050 enligt nollvisionen, även om man skulle öka finansieringen. En effektiv riktad tilläggsfinansiering gör dock trafiksäkerhetsmålen mer realistiska. Trafiksäkerheten främjas av förbättringsprojekt i olika storlekar och åtgärder riktade till trafikmiljön, såsom uppmjukning av vägmiljön, för vilket det knappt har funnits någon finansiering. Det

finns inte tillräcklig finansiering för att förbättra trafiksäkerheten i tätorter, även om man i viss mån har riktat åtgärder mot säkerheten på övergångsställen.

I landsvägsnätet finns det flera betydande enskilda problemobjekt vars servicenivå och trafiksäkerhet inte uppfyller dagens trafikbehov. Objekt som kräver förbättringar har identifierats bland annat i de regionala planerna som gäller trafiksystem. Den nuvarande finansieringsnivån eller finansieringsnivån på medellång sikt gör det inte möjligt att genomföra objekten annat än till liten del.

Om finansieringen gör det möjligt riktas genomförandet till de regionalt viktigaste projekten som främjar trafikens funktion, säkerhet och hållbarhet. Vid valet av projekt betonas näringslivets verksamhetsförutsättningar, arbetstrafikens behov och trafiksäkerheten.

Typiska åtgärder är olika anslutnings- och körfältsarrangemang, förbättring av planskilda anslutningar, serviceområden för tung trafik, utveckling av hamn- och terminalförbindelser, bekämpning av miljöskador samt åtgärder för att främja trafiksäkerhet, gång och cykling, infartsparkering och kollektivtrafik.

Projekt för att förbättra verksamhetsförutsättningarna inom näringslivet är särskilt inriktade på viktiga näringspolitiska områden och knutpunkter för godstransporter. Med åtgärderna förbättrar man funktionen hos näringslivstransporterna och minskar transportkostnaderna. I vägprojekt som förbättrar trafiksäkerheten betonas olika anslutnings- och körfältsarrangemang samt andra mindre trafiksäkerhetsåtgärder. I projekt som främjar gång och cykling betonas förbättring av trafiksäkerheten och främjande av hållbara trafikformer.

Med förbättringsprojekten kan man på ett flexibelt sätt svara på de behov som förändringarna i näringslivet och samhällena medför på flera platser runt om i Finland och därmed få genomslag för ett brett område och för aktuella behov. Kostnaderna för enskilda projekt på behovslistan är i huvudsak under 5 miljoner euro. Konsekvensernas omfattning beror på den tillgängliga finansieringen. Enskilda projekt förbättrar de lokala trafikförhållandena och med ett bredare program kan man rikta in de önskade effekterna på ett större område.

I ett samarbete mellan Trafikledsverket och livskraftscentralerna har man sammanställt en behovslista över landsvägsnätets förbättringsprojekt (sammanlagt 70 st. och cirka 180 milj. euro), som skulle kunna genomföras med tilläggsfinansiering för basunderhållet (tabell 5). Projekten presenteras i vägnummerordning och det preliminära statliga bidraget till kostnaderna presenteras. Flera objekt stöder också utvecklingen av kommunernas markanvändning och genomförandet av dem förutsätter avtal om kommunernas finansieringsandelar.

Tabell 5. Behovslista över landsvägsnätets förbättringsprojekt.

Projekt	**kostnadsbedömning (M€)**	**Numret i bild 19**
Livskraftscentralen i Nyland		
Rv 1 Korissuonmäki grönbro (hjortdjursolyckor), Vichtis	6.3	P1
Rv 4 Metsola–Jokivarsi, bullerbekämpning	4.7	P2
Rv 6 förbättring av Koivistovägens anslutning, Lappträsk	1.2	P3
Rv 25 Leksvalls gång- och cykelväg + gångtunnel, Raseborg	2.3	P4
Sv 51 reparation av vägskada vid Hamossen, Sjundeå	4.5	P5
Lv 110 Brobackavägen–Kolmpersvägen reparation av sättningar och gång- och cykelväg, Esbo	7.8	P6
Lv 170 och lv 148 på sträckan Kilpilahdentie–Kullo gång- och cykelled och anslutningsregleringar, Borgå	2.2	P7
Lv 1070 Sammatti–Myllykylä gång- och cykelväg, Lojo	1.3	P8
Lv 1452 förbättring av Pohjoisväyläanslutningen, Träskända	0.8	P9
Lv 1324 Klövskog–Lahnus gång- och cykelväg, Esbo och Nurmijärvi	2.6	P10
Lv 1580 Gammelbyvägens sättning, Lovisa	3.0	P11
Livskraftscentralen i Sydvästra Finland		
Rv 2 vid Vittis, Vittis	9.0	P12
Rv 8 Förbättring av Hyvelä anslutning, Björneborg	8.5	P13
Rv 8 Komplettering av ramperna vid Kuloinens anslutning, Reso	2.8	P14
Rv 12 Kanalisering av Koillisväyläanslutningen och körfältsarrangemang, Raumo	1.5	P15
Lv 2440 byggande av gång- och cykelväg på sträckan Antinkartano–Viikkala, Ulvsby och Nakkila	4.7	P16

Projekt	kostnadsbedömning (M€)	Numret i bild 19
Rastplatser för tung trafik (2–3 st) i Egentliga Finland och Satakunta (inte på kartan)	2.3	
Livskraftscentralen i Sydöstra Finland		
Rv 6 förbättring av sträckan Tykkimäki–Utti (förutsätter tilläggsfinansiering), Kouvola	2.5	P17
Rv 15 nivåutjämning av Lautaro anslutning, Kouvola	1.8	P18
Rv 24 underfartstunneln vid Paimela anslutning, Hollola	0.5	P19
Rv 26 gång- och cykelled på sträckan Husula–Myllykylä, Fredrikshamn	3.9	P20
Lv 380 förbättring genom byggande av gång- och cykelled på sträckan Iitiä–Juuresaho, Lemi	2.0	P21
Livskraftscentralen i Inre Finland		
Rv 3 Mansoniemi–Riitiala, trafiksäkerhetsarrangemang och arrangemang för enskilda vägar, Ikalis	5.1	P22
Rv 9 Nuutajärvi–Urjala, anslutningsregleringar och arrangemang för enskilda vägar, Urjala	5.0	P23
Rv 10 / Förbättring av Viipurintieanslutningen, trafikljus, Tavastehus	0.4	P24
Rv 10 och lv 284 grundvattenskydd och vägarrangemang i Vieremä, Forssa	4.9	P25
Rv 11 förbättring av anslutningen till Björneborgs förbindelseväg, Nokia	2.3	P26
Riksväg 12 Separat körfält för svängningsfil till höger vid anslutningen vid Pälkäne centrumväg, Pälkäne	0.4	P27
Sv 58 på sträckan Vuorentie–Mustalahti–Juhola, Mänttä–Vilppula	1.2	P28
Lv 249 förbättring på sträckan Kaukolantie anslutning-Pehtoorinpolku anslutning, Sastamala	1.7	P29
Lv 249 Tiisalantie och Kylänraitti cirkulationsplats, Sastamala	0.9	P30
Lv 2623, 2624 och 13145 gång- och cykelväg på sträckan Miharinlammentie-Sasintie, Tavastkyro	1.5	P31

Projekt	kostnadsbedömning (M€)	Numret i bild 19
Lv 2774 Ylinen–Muttala byggande av gång- och cykelled, Ylöjärvi	2.1	P32
Lv 3403 Byggande av gång- och cykelled på Korvenperäntie på sträckan Ruutanantie–Kivihuhti, Kangasala	1.6	P33
Livskraftscentralen i Mellersta Finland		
Lv 630 och 16707 gång- och cykelleder på Puuppolavägen och Autiokankaantie, Jyväskylä	1.3	P34
Lv 638 förbättring av sträckan Leppävesi–Tikkakoski, Jyväskylä och Laukas	7.4	P35
Lv 6113 och 16620 gång- och cykelled på sträckan Keljonkangas–Muurame, Jyväskylä och Muurame	5.2	P36
Lv 16685 gång- och cykelled på Ruokkeentie, Jyväskylä	0.9	P37
Lv 16728 arrangemang för gång-, cykel- och mopedtrafik på sträckan Kantola–Mansikkaniemi, Laukas	1.6	P38
Livskraftscentralen i Östra Finland		
Rv 6 förbättring av Tolosenmäki anslutning (förutsätter tilläggsfinansiering), Kides	1.2	P39
Rv 9 gång- och cykelled på sträckan lv 15666–rv 23 Liperi	2.1	P40
Rv 13 och Lentokentänkatu förbättring av anslutningen, S:t Michel	1.0	P41
Rv 23 förbättring av sträckan Rantala–Lajunlahti, Heinävesi	4.8	P42
Lv 506 förbättring i Karjalankatu anslutning, Juuka	1.0	P43
Lv 5040 Ylä-Kolintie gång- och cykelled, Lieksa	1.2	P44
Lv 15197 Moinsalmentie gång- och cykelled på sträckan Nätki–Tanhuvaara, Nyslott	5.9	P45
Lv 15210 förnyande av Salmelansalmi bro, S:t Michel	1.0	P46
Livskraftscentralerna i Södra Österbotten och Österbotten		
Rv 8 grundvattenskydd vid Karhinkangas, Karleby	2.9	P47

Projekt	**kostnadsbedömning (M€)**	**Numret i bild 19**
Rv 13 och lv 18047 Varilantie–Tunkkarintie–Vintalantie gång- och cykelväg, Vetil och Kaustby	1.5	P48
Sv 63 och sv 68 byggande av rondell, Evijärvi	1.3	P49
Sv 66 arrangemang för enskilda vägar på sträckan Lahdenkankaantie–Vierteentie, Kuortane	0.3	P50
Landsväg 673 Vikby–Solf byggande av gång- och cykelväg, Korsholm	3.6	P51
Lv 717 gång- och cykelväg på sträckan Höstvesi–lv 17746 (Kolks broväg), Vasa och Korsholm	1.3	P52
Regionalväg 724 Replot gång- och cykelväg, Korsholm	0.3	P53
Livskraftscentralen i Norra Finland		
Rv 4 gång- och cykelledsarrangemang mellan den södra rondellen (sv 58) och Skolvägen, Kärsämäki	1.5	P54
Rv 8 och rv 27 förbättring av anslutningen och gångtunnel, Kalajoki	3.6	P55
Rv 22 gång- och cykelvägsarrangemang vid Meteli anslutning, Paltamo	1.2	P56
Rv 22 förbättring av Vaala huvudanslutning, Vaala	1.9	P57
Rv 22 förbättring av sträckan Soso–Rovastinoja, Muhos	2.0	P58
Sv 63 och lv 7813 gång- och cykelvägsarrangemang på sträckan Sievi kyrkby–Järvikylä, Sievi	3.0	P59
Sv 76 och lv 899 anslutningsregleringar samt lv 899 gång- och cykelled på sträckan Kainuuntie–Haapalahdentie, Sotkamo	1.7	P60
Sv 86 Kaisaniemenkatu anslutningsregleringar (förutsätter tilläggsfinansiering), Yliviska	1.0	P61
Lv 862 Rondell vid Syötekyläntie, Pudasjärvi	1.5	P62
Lv 8890, gång- och cykelledsarrangemang på Vanhatie, Hyrynsalmi	0.8	P63

Projekt	kostnadsbedömning (M€)	Numret i bild 19
Livskraftscentralen i Lappland		
Rv 4 breddning av parallellvägen på sträckan lv 19505 Palohovintie–Etappitie, Simo	2.4	P64
Rv 4 förbättring vid Petäjäinen, Rovaniemi	1.2	P65
Rv 4 förbättring vid bergskärningen i Kirkkopahta, Utsjoki	3.1	P66
Sv 78 och förbättring av Porokatu anslutning, Rovaniemi	0.6	P67
Sv 79 förbättring i Kittilä tätort fas 2, Kittilä	6.2	P68
Lv 970 gång- och cykelväg i riktning mot Nuorgam, Utsjoki	1.2	P69

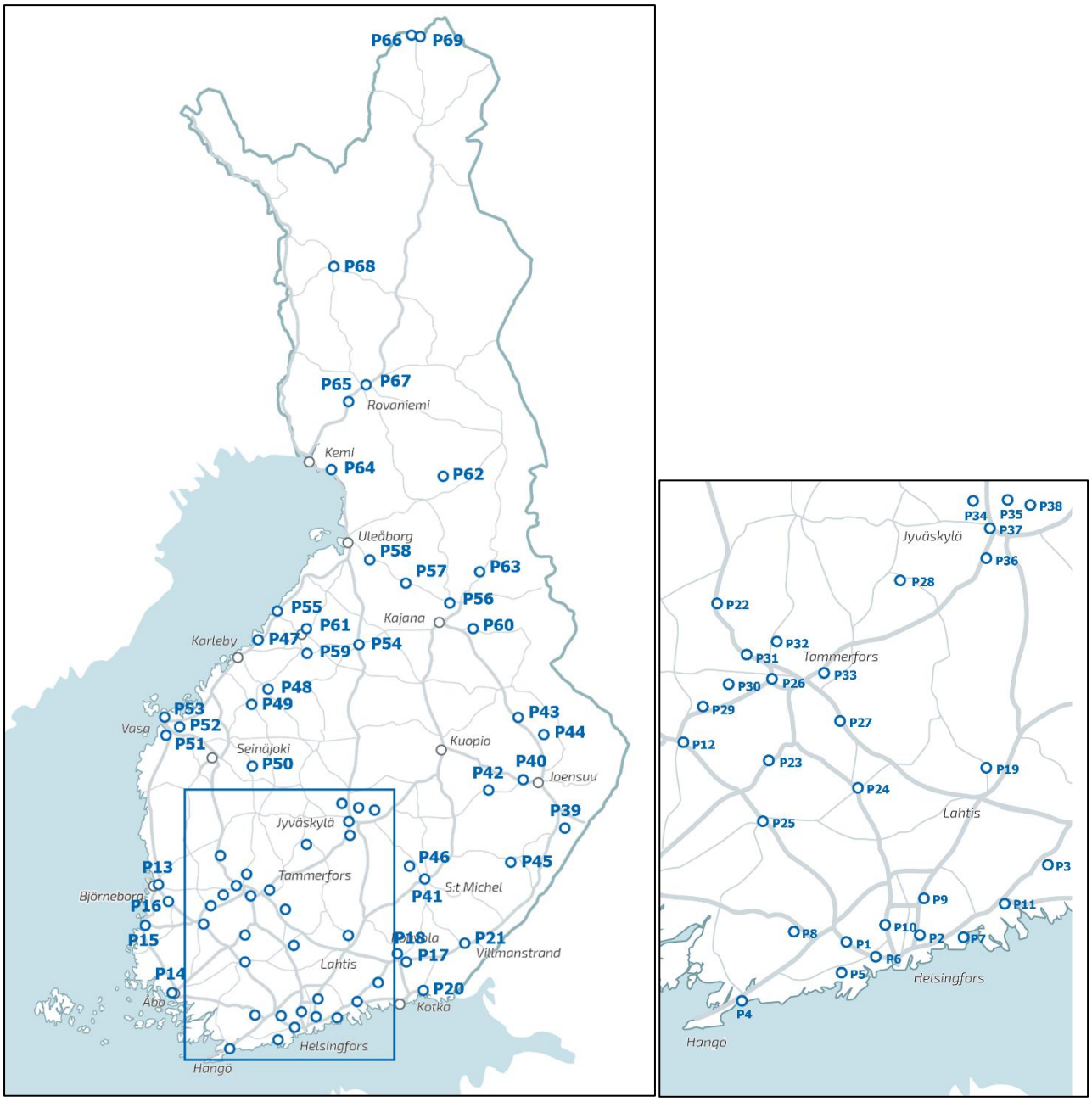


Bild 19. Förbättringsprojekt för landsvägsnätets basunderhåll

9.3 Bannätets behov

I basunderhållet av järnvägarna faller de viktigaste åtgärderna från tre större helheter utanför finansieringen. Dessa är stora ombyggnadsprojekt, förbättringsprojekt och enskilda reparationer.

9.3.1 Stora ombyggnadsbehov

För närvarande pågår tre stora ombyggnadsprojekt: Jyväskylä–Pieksämäki, Kouvola–Luumäki och Uleåborg–Laurila. På basis av den nuvarande finansieringen begränsas projektens innehåll enligt följande:

- Jyväskylä–Pieksämäki: Projektet reduceras och avsnittet Hankasalmi–Pieksämäki (ca 40 km) förnyas inte. Preliminärt är behovet av fortsatt finansiering cirka 50 miljoner euro och arbetet kan inledas omedelbart och genomföras under cirka 2 år efter att finansieringen beviljats, eftersom det inte är möjligt att utföra överbyggnadsarbeten på vintern.
- Kouvola–Luumäki: Det norra spåret kan förnyas helt, men i fråga om det södra spåret förutspås att finansieringen inte nödvändigtvis räcker till för att täcka hela spårsträckan. För närvarande pågår planeringen av det södra spåret, så det finns ännu ingen exakt uppskattning av hur långt finansieringen räcker.
- Uleåborg–Laurila: Projektet reduceras och avsnittet Olhava-Laurila (ca 60 km) förnyas inte. Av de mest kritiska broarna repareras inte Kuivajoki järnvägsbro. Det viktigaste vore att förnya Kuivajoki järnvägsbro (ca 10 miljoner euro), och överbyggnaden på sträckan Olhava-Laurila (ca 50 miljoner euro) bör finansieras först därefter.

En del av de stora ombyggnaderna av bannätet är så betydande att finansieringsmöjligheterna för dem också övervägs i investeringsprogrammet. Prioritetsordningen för reparationernas nödvändighet är följande: Det viktigaste finansieringsobjektet är Hankasalmi-Pieksämäki för att undvika eventuella hastighetsbegränsningar och för att kunna utföra överbyggnadsarbetena i sin helhet. Denna del är redan i stor utsträckning planerad, så genomförandet kan fortsätta omedelbart. Därefter är Kuivajoki järnvägsbro mest kritisk, eftersom dess skick kan orsaka begränsningar. Kuivajoki järnvägsbro kräver cirka ett års planering innan den kan genomföras. Näst på tur med tanke på reparationernas nödvändighet är det södra spåret på sträckan Kouvola-Luumäki som planeras och som skulle kräva finansiering redan 2027–2028. Det sista av dessa objekt är överbyggnaden på sträckan Olhava-Laurila, som också skulle kunna fortsätta 2027–2028 med tilläggsfinansiering. De viktigaste och mest brådskande stora ombyggnadsbehoven tas också upp i beredningen av investeringsprogrammet när finansieringen av basunderhållet inte gör det möjligt att genomföra dem.

Nya ombyggnadsbehov som den nuvarande finansieringen inte möjliggör har identifierats för cirka tio banavsnitt. De mest brådskande av dessa är:

- Åbo–Nystad: enbart ombyggnad 115 miljoner euro och utveckling 30 miljoner euro (huvudsakligen plankorsningar). Inkluderar inte persontrafik till Nådendal, Reso eller Nystad. Banplaneringen börjar bli klar och genomförandet kan inledas snabbt, dvs. cirka ett år efter att finansieringen beviljats.
- Seinäjoki–Vasa: ombyggnad och hastighetshöjning ca 160 miljoner euro. Här bör man beakta att åtgärderna för att höja hastigheten inte är en stor del av denna finansiering, men att de kräver en ombyggnad samtidigt. Banplaneringen är klar och genomförandet kan inledas snabbt, dvs. cirka ett år efter att finansieringen beviljats.
- Lieksa–Nurmes: ombyggnad 51 miljoner euro. Förbättringsåtgärderna på sträckan Joensuu–Nurmes har ingått i Trafikledsverkets investeringsprogram 2025–2032 och borde föregå

ombyggnaden. Det finns inga planer på ombyggnad, men i praktiken är det fråga om byte av överbyggnad. Planeringen av en ombyggnad kan inledas omedelbart och genomföras efter förbättringsåtgärderna.

Det finns också banavsnitt vars ombyggnad åtminstone borde förberedas under programperioden:

- Lahti–Heinola: uppskattning av storleksklassen 50 miljoner euro: Trafikmässig granskning pågår, därefter skulle man kunna inleda planeringen av en ombyggnad.
- Parikkala–Nyslott: uppskattning av storleksklassen 50 miljoner euro: Beroende av spårreformen och den upphandlade trafiken på 2030-talet. En ombyggnad ska förberedas så snart man förvissas om att trafiken kommer att fortsätta.

9.3.2 Behov av förbättringsprojekt

De viktigaste förbättringsprojekten som för närvarande inte omfattas av finansieringen är:

- Förbättringar av råvirkesterminaler. Den nuvarande utsedda finansieringen för förbättring av råvirkesterminaler håller på att ta slut och ny finansiering behövs uppskattningsvis från och med 2028 om man vill genomföra betydande förbättringar även i fortsättningen. Med den nuvarande finansieringen av basunderhållet är det inte möjligt att genomföra den. Detta behov tas också upp i investeringsprogrammet.
- Kompletterande finansiering för att förbättra plankorsningssäkerheten. För närvarande kan den finansiering som behövs för att förbättra plankorsningen endast kanaliseras delvis från finansieringen av basunderhållet. Finansieringsbehovet har speglats mot plankorsningarnas nuläge och bedömts i förhållande till kraven i Traficoms föreskrift Järnvägssystemets delsystem infrastruktur. Finansieringen för plankorsningssäkerheten är 12 miljoner euro 2026. Finansieringsbehovet har uppskattats till cirka 20 miljoner euro per år. Beloppet som krävs för plankorsningsåtgärder är även i fortsättningen stort, eftersom man till stor del är klar med enkla och kostnadseffektiva objekt och man inte kan åtgärda de återstående farligaste plankorsningarna utan planskilda lösningar.
- Flera projekt för att förbättra stationsomgivningarna har utretts, men genomförandet av dem kan inte främjas på den nuvarande finansieringsnivån för basunderhållet med undantag av de objekt som avtalats i MBT-avtalen. Behoven har kartlagts i stor utsträckning och prioriteringen av dem pågår. Det uppskattade årliga finansieringsbehovet är cirka 10–20 miljoner euro per år.

9.3.3 Behov av enskilda reparationer

Med enskilda reparationer avses enskilda större reparationsobjekt som det är svårt att genomföra med nuvarande finansiering. Dessa objekt är i huvudsak stora broobjekt, vars planering främjas i

planeringsprogrammet. Ett enskilt stort broobjekt kan kosta allt från tio miljoner till flera tiotals miljoner euro. Finansieringsbehovet för dessa är cirka 10 miljoner euro per år.

9.4 Farledernas behov

I farledshållningen prioriteras isbrytning och skötsel av farleder och vid behov kompromissar man med andra produkter inom basunderhållet. Finansieringen i planen för basunderhåll för farledshållning räcker för att de viktigaste reparationerna, de prioriterade handelssjöfartslederna, ska kunna genomföras. Reparationer av det lägre farledsnätet kan dock bli tvungna att vänta långa perioder, varvid farledernas och kanalernas funktion upprätthålls med hjälp av skötsel. Finansieringen av reparationer av kulturhistoriskt värdefulla konstruktioner som är av ringa betydelse för sjöfarten är också en utmaning. Finansieringen i planen för basunderhåll gör det möjligt att genomföra endast små förbättringsåtgärder, och alla större förbättringsprojekt (över en miljon euro) kräver separat finansiering. Dessa objekt har i investeringsprogrammet föreslagits genomföras med finansiering från utvecklingsmomentet. Efter planperioden för planen för basunderhållet kommer behovet av finansiering för isbrytning att öka på grund av den föråldrade isbrytarmaterielen.

Källförteckning

Tulevaisuusselonteon 1. osan strateginen toimintaympäristöanalyysi. Valtioneuvoston julkaisuja 2024:54

Tulevaisuusselonteon 1. osa – Strateginen toimintaympäristöanalyysi sekä skenaarioita vuoteen 2045. Valtioneuvoston julkaisuja 2025:82

Traficom (2023) Henkilöliikennetutkimus 2021. Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 1/2023

Valtioneuvoston tulevaisuusselonteon 1. ja 2. osa. Näkymiä seuraavien sukupolvien Suomeen. Valtioneuvoston julkaisuja 2023:1

Vesilaki väylähankkeissa. Liikenneviraston ohjeita 12/2013

Väylänpidon perussuunnitelman vaikutusarvioinnin kehittämisselvitys. Väyläviraston julkaisuja 41/2025

Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-383-9
www.vayla.fi