Väylävirasto
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer
5sve/2026

PLANERINGSPROGRAMMET

2026–2029

Planeringsprogrammet

2026–2029

Trafikledsverkets publikationer 5sve/2026

Omslagsbild: Trafikledsverket

Webbpublikation pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-381-5

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

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Planeringsprogrammet - 2026–2029. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 5sve/2026. 70 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-381-5.

Sammanfattning

Trafikledsverket har utarbetat ett planeringsprogram för åren 2026–2029 som en del av verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen). Planeringsprogrammet har beretts parallellt med uppdateringen av Trafik 12-planen. I beredningen har man använt material från utkastskedet, inbegripet nya målsättningar. Planeringsprogrammet är ett sammandrag av Trafikledsverkets ban- och farledsplanering samt av Trafikledsverkets och livskraftcentralernas planering av större objekt i det statliga vägnätet.

Utgångspunkten för planeringsprogrammet är den befintliga planreserven. Syftet med att främja nya placeringsobjekt är att utveckla planreservens kvalitet så att den blir ändamålsenlig. De placeringsobjekt som valts till planeringsprogrammet har prioriterats utifrån deras genomslagskraft. Urvalskriterierna grundar sig på de mål som presenteras i Trafik 12-planen: funktion, säkerhet och hållbarhet samt huruvida planeringsbehovet i övrigt är särskilt akut eller kritiskt. Trafikledsverket har valt objekten i omfattande samarbete och växelverkan med NTM-centralerna (från och med 2026 livskraftcentralerna) med hänsyn till anslagsramarna. År 2025 utvecklades nya metoder för planeringsprogrammets konsekvensbedömning som utnyttjades vid bedömningen av vägobjekten.

Planeringsprogrammet innehåller bland annat omfattande och nätverksmässigt betydande förplaneringsobjekt för att kartlägga framtida planerings- och investeringsbehov samt projektplanering för eventuella framtida investeringsobjekt. Objekt som beviljats separat finansiering i riksdagens budget ingår inte i planeringsprogrammet som fastställs av Trafikledsverket, men presenteras här på grund av deras betydelse och omfattning.

Planeringsprogrammet bereds varje år utifrån de planeringsbehov som livskraftcentralerna och Trafikledsverket har lagt fram med beaktande av förändringarna i verksamhetsmiljön och kundernas behov. Trafikledsverket har ansvaret för att samordna beredningen av programmet. Programmet kan vid behov uppdateras under året. En presentation av programmet, objekten och kartorna finns också alltid i aktuell version på Trafikledsverkets officiella webbplats www.vayla.fi.

Suunnitteluohjelma - 2026–2029. Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisuja 5sve/2026. 70 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-381-5.

Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut suunnitteluohjelman vuosille 2026–2029 osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa. Suunnitteluohjelmaa on valmisteltu rinnakkain Liikenne 12 -suunnitelman päivitystyön kanssa. Valmistelussa on hyödynnetty luonnosvaiheen aineistoja, mukaan lukien uusia tavoitteita. Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja elinvoimakeskusten tekemästä valtion tieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta.

Suunnitteluohjelman lähtökohtana on olemassa oleva suunnitelmavaranto. Uusien suunnittelukohteiden edistämisen tarkoituksena on kehittää suunnitelmavarannon laatua tarkoituksenmukaiseksi. Suunnitteluohjelmaan valitut suunnittelukohteet on priorisoitu niiden vaikuttavuuden perusteella. Valintakriteerit perustuvat Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin tavoitteisiin: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, sekä siihen, onko suunnittelutarve muuten erityisen akuutti tai kriittinen. Väylävirasto on tehnyt kohteiden valinnat laajassa yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa ELY-keskusten (1.1.2026 alk. elinvoimakeskusten) kanssa määrärahakehykset huomioon ottaen. Suunnitteluohjelman vaikutusarviointiin kehitettiin vuoden 2025 aikana uusia menetelmiä, joita hyödynnettiin tiekohteiden arvioinnissa.

Suunnitteluohjelma sisältää muun muassa laajoja ja verkollisesti merkittäviä esisuunnittelukohteita tulevien suunnittelu- ja investointitarpeiden kartoittamiseksi, mahdollisten tulevien investointikohteiden hankesuunnittelua. Eduskunnan talousarviossa myöntämän erillisrahoituksen saaneet kohteet eivät sisälly Väylävirastossa päätettävään suunnitteluohjelmaan, mutta on esitelty tässä niiden merkittävyyden ja laajuuden vuoksi.

Suunnitteluohjelma valmistellaan vuosittain elinvoimakeskusten ja Väyläviraston esittämien suunnittelutarpeiden pohjalta toimintaympäristön muutokset sekä asiakastarpeet huomioon ottaen. Ohjelman valmistelun koordinointivastuu on Väylävirastossa. Ohjelmaan on tarvittaessa mahdollista tehdä päivityksiä kesken vuoden. Ohjelman esittely, kohteet ja kartat löytyvät myös aina ajantasaisena versiona Väyläviraston virallisilla internetsivuilla www.vayla.fi.

Planning programme - 2026–2029. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 5sve/2026. 70 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-381-5.

Abstract

As part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12 plan), the Finnish Transport Infrastructure Agency has compiled a planning programme for 2026–2029. The planning programme has been prepared in parallel with the work to update the Transport 12 plan. The preparation has made use of the material from the draft stage, including the new objectives. The Finnish Transport Infrastructure Agency's planning programme is a compilation of the railway and waterway planning to be completed in the Finnish Transport Infrastructure Agency and the planning of larger sites in the state road network made by the Finnish Transport Infrastructure Agency and the Economic Development Centres.

The planning programme is based on the existing plan resources. The purpose of promoting new planning areas is to develop the quality of the planning resources to an appropriate level. The planning areas selected for the planning programme have been prioritised based on their impact. The selection criteria are based on the objectives set out in the Transport 12 plan: functionality, safety and sustainability, as well as whether the need for planning is otherwise particularly acute or critical. The Finnish Transport Infrastructure Agency has made the selection of the sites in extensive co-operation and interaction with the ELY Centres (from 1 January 2026 onward, the Economic Development Centres), taking into account the budget frames. During 2025, new methods for assessing the impact of the planning programme were developed and used in the assessment of road projects.

The planning programme includes, among other things, large and network-relevant pre-planning areas to chart out future planning and investment needs, as well as project planning for potential future investment targets. Targets that have received separate funding in the budget approved by the Parliament are not included in the planning programme decided on by the Finnish Transport Infrastructure Agency, but are presented here due to their significance and scope.

The planning programme is prepared annually as based on the planning needs of the Economic Development Centres and the Finnish Transport Infrastructure Agency, taking into account any changes in the operating environment and client needs. The responsibility for coordinating the preparation of the programme lies with the Finnish Transport Infrastructure Agency. If necessary, updates to the programme can be made over the course of the year. The presentation, sites and maps of the programme are also always available in their up-to-date versions on the official website of the Finnish Transport Infrastructure Agency www.vayla.fi.

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. Med hjälp av planeringsprogrammet prioriteras och planeras nationellt betydelsefulla utvecklingsplaneringsobjekt för trafikledsnätet.

Planeringsprogrammet för trafikledsnätet har beretts i samarbete mellan Trafikledsverket och NTM-centralerna. (från och med 2026 livskraftcentralerna). Trafikledsverkets ledning har styrt planeringsprogrammets beredning. Planeringsprogrammet främjar framför allt planerings- och genomförandeberedskapen för projekt som väljs till och föreslås för investeringsprogrammet.

Detta planeringsprogram publiceras samtidigt med planen för bastrafikledshållning 2026–2029. Till trafikledsnätets programhelhet hör dessutom investeringsprogrammet, och en sammandragsrapport om programmen publiceras efter att den uppdaterade Trafik 12-planen som styr dem har behandlats i riksdagen.

Planeringsprogrammet bereds och uppdateras årligen.

Helsingfors i januari 2026

Trafikledsverket

Innehåll

1 PLANERINGSPROGRAMMET 8

2 PROGRAMMETS FINANSIERING OCH BEREDNING 9
2.1 FINANSIERING 9
2.2 VÄXELVERKAN OCH SAMARBETE 9

3 BEDÖMNING AV FÖRESLAGNA PLANERINGSOBJEKT 10
3.1 UTGÅNGSPUNKTER FÖR KONSEKVENSBEDÖMNINGEN 10
3.1.1 BEDÖMNINGSMÅL 10
3.1.2 BEDÖMD PROJEKTGRUPP 10
3.2 METODER OCH RESULTAT FRÅN BEDÖMNINGEN AV VÄGOBJEKT 12
3.2.1 NYA PRELIMINÄRA PLANERINGSOBJEKT 12
3.2.2 OBJEKT FÖR FORTSATT PLANERING 14
3.2.3 FÖREMÅL FÖR KONSEKVENSERNA 17

4 PLANERINGSOBJEKT 2026–2029 22
4.1 URVALSKRITERIER FÖR PLANERINGSOBJEKT 22
4.2 VÄGOBJEKT 22
4.3 BANOBJEKT 28
4.4 FARLEDSOBJEKT 31

5 KONSEKVENSERNA AV DE VALDA OBJEKTEN 34
5.1 VÄGOBJEKTENS KONSEKVENSER 34
5.2 BANOBJEKTENS KONSEKVENSER 38
5.3 FARLEDSOBJEKTENS KONSEKVENSER 39

6 UPPFÖLJNING AV PLANERINGSPROGRAMMET 39
6.1 UPPFÖLJNING AV PLANERINGSOBJEKTEN 39
6.2 UPPRÄTTHÅLLANDE AV PLANRESERVEN 40

7 PLANERINGSBEHOV UNDER KOMMANDE ÅR 41
7.1 VÄGOBJEKT 41
7.2 BANOBJEKT 44
7.3 FARLEDSOBJEKT 45

8 PRESENTATIONER AV PROGRAMMETS PLANERINGSOBJEKT 45
8.1 VÄGOBJEKT 45
8.2 BANOBJEKT 59
8.3 FARLEDSOBJEKT 67

1 Planeringsprogrammet

Trafikledsverket sammanställer varje år ett planeringsprogram för statens trafikledsnät som en del av verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen). Trafik 12-planen har uppdaterats 2024 och 2025. Planeringsprogrammet 2026–2029 bereddes parallellt med uppdateringen. I beredningen användes material från Trafik 12-planens utkastskede, inbegripet nya målsättningar. Statsrådet godkände den uppdaterade Trafik 12-planen som en redogörelse i december 2025.

Trafikledsverkets planeringsprogram är ett sammandrag av Trafikledsverkets ban- och farledsplanering samt av Trafikledsverkets och närings-, trafik- och miljöcentralernas (NTM-centralernas) planering av större objekt i det statliga landsvägsnätet. Med hjälp av planeringsprogrammet prioriteras och planeras nationellt betydelsefulla planeringsobjekt för utvecklingen av trafikledsnätet. Utgångspunkten för planeringsprogrammet är den befintliga planreserven, dvs. alla tidigare planer vars genomförandebeslut ännu inte har fattats. Syftet med främjandet av nya planeringsobjekt är att utveckla planreservens kvalitet och omfattning så att den blir ändamålsenlig med beaktande av möjligheterna att genomföra projekten.

Genom planeringsprogrammet strävar man i första hand efter att främja planeringsbehoven för investeringsobjekten i Trafikledsverkets investeringsprogram för trafikledsnätet i rätt tid och på lång sikt med hänsyn till förändringarna i verksamhetsmiljön och regeringsprogrammets riktlinjer. Planeringsprogrammet främjar också planeringen av de projekt som valts ut för investeringsprogrammet ända tills beredskapen för beslutsfattande är klar. Inget investeringsbeslut har fattats för projekten i statsbudgeten vid tidpunkten för valet av planeringsobjekt till planeringsprogrammet.

Planeringsprogrammet finansierar trafikledsprojektens olika planeringsskeden: för- och behovsutredningar, utredningsplaner samt trafikledsplanering, dvs. väg- och järnvägsplaner. Dessutom finansieras tillståndsansökan enligt vattenlagen som följer farledsprojektens översiktsplan. Kostnadskalkylerna för genomförandet av planeringsprogrammets objekt är i allmänhet minst cirka fem miljoner euro. Från planeringsprogrammet kan man också undantagsvis finansiera objektens byggplanering, om det har bedömts vara nödvändigt för att främja beredskapen för att genomföra projektet. I regel inleds dock planeringen av farledsprojekten först inom ramen för finansieringen av genomförandet.

2 Programmets finansiering och beredning

2.1 Finansiering

Objekten i Trafikledsverkets planeringsprogram finansieras från två moment i statsbudgeten; bastrafikledshållningen (väghållning, banhållning och farledshållning) och övrig utvecklingsprojektplanering. Trafikledsverket beviljas anslag årligen i statsbudgeten. Finansieringen av övrig utvecklingsprojektplanering kommer direkt från budgeten varje år. Trafikledsverket får totalfinansiering för bastrafikledshållningen, som verket internt allokerar till olika produkter, varav en är planering.

För planeringsprogrammets objekt beviljas sammanlagt 16,4 miljoner euro i nya anslag för 2026. För bastrafikledshållningens del fördelas de nya anslagen enligt följande: väghållning 5 miljoner euro, banhållning 3 miljoner euro och farledshållning 0,4 miljoner euro. Från momentet för utveckling av trafikledsnätet (övrig utvecklingsprojektplanering) beviljas 8,0 miljoner euro i anslag. Dessutom har objekten tillgång till anslag som överförs från året innan. En del av de objekt som presenteras i denna publikation fortsätter till 2027 eller 2028. Detta innebär att en del av anslagen för 2027 är bundna till detta planeringsprogram.

Riksdagen kan besluta om finansieringen av särskilt utsedda planeringsobjekt. Objekt som beviljats separat finansiering i riksdagens budget ingår inte i planeringsprogrammet som fastställs av Trafikledsverket, men presenteras här på grund av deras betydelse och omfattning som en del av trafikledsplaneringen.

2.2 Växelverkan och samarbete

Trafikledsverket växelverkar kontinuerligt med olika intressentgrupper i samband med planeringen och trafiksystemarbetet. Kommunernas och landskapsförbundens synpunkter lyfts fram i de regionala trafiksystemplanerna samt i områdenas och regionernas trafiksystemarbete, i vilket Trafikledsverket är delaktigt. Trafikledsverket ordnar också regelbundna samarbetsmöten med väsentliga företagskunder, organisationer som representerar olika befolknings- och trafikantgrupper, hamnar och rederier samt andra intressentgrupper för att utreda behoven i anslutning till trafikledsnätet och verksamhetsmiljöns förändringsutsikter. Med planeringsprogrammets anslag för bastrafikledshållningen låter man dessutom göra behovsutredningar och utvecklingsutredningar för att ge projektförslag utifrån behoven så att de framskrider till följande planeringsskeden.

Planeringsprogrammets beredning grundar sig på trafiksystemarbete, planering av nätverksbehov och behovsbaserad prioritering, med beaktande av de behov av fortsatt planering som identifierats i tidigare planeringsskeden, samt samarbete med intressentgrupper och de behov av att utveckla och förbättra

trafikslederna som olika samarbetspartner lyft fram. Trafikledsverket utarbetar ett planeringsprogram för objekten i landsvägsnätet i omfattande samarbete med NTM-centralerna.

3 Bedömning av föreslagna planeringsobjekt

3.1 Utgångspunkter för konsekvensbedömningen

3.1.1 Bedömningsmål

Planeringsprogrammets konsekvensbedömning har två uppgifter: 1) stöda planeringsprogrammets projektval, dvs. producera ett kunskapsunderlag för att främja projektgruppen med mest genomslagskraft i planeringsprogrammet och 2) beskriva de totala konsekvenserna av den projektgrupp som valts ut för programmet, varigenom man också strävar efter att säkerställa att programmet i sin helhet främjar de uppställda målen så bra som möjligt.

Planeringsprogrammets innehållsliga mål och utgångspunkter består av målen i Trafik 12-planen och de strategiska riktlinjer som preciserar dem samt de allmänna mål som fastställs i lagstiftningen om trafiknät och som ligger till grund för Trafik 12-planen. Planeringsprogrammets primära konsekvenser koncentreras på trafikledsnätets servicenivå, trafikförhållandena och på trafiken.

Trafik 12-planen och lagstiftningen som styr utvecklingen av trafiknätet innehåller mål som förutsätter en kvalitativ bedömning. Sådana mål är till exempel försörjningsberedskap, militär rörlighet och säkerställande av trafikledsnätets funktion i olika framtidsscenarier.

Nya metoder utvecklades för planeringsprogrammets konsekvensbedömning under 2025. Metoderna utnyttjades under denna omgång endast vid bedömningen av vägobjekt, eftersom det här redan fanns tillräckligt med föreslagna planeringsobjekt för att bilda en jämförbar grupp för bedömningen. Det fanns färre föreslagna ban- och farledsobjekt, och många banobjekt var fortfarande i förutredningsskedet.

3.1.2 Bedömd projektgrupp

Det föreslogs vägprojekt i olika planeringsskeden för planeringsprogrammet. En del av de bedömda objekten hade ingen tidigare utarbetad projektbedömning och uppfattningen om de åtgärder som ingick i projekten var endast preliminär. Utöver dessa nya planeringsobjekt i ett preliminärt skede föreslogs förplanerade objekt med konsekvensinformation från för- eller utredningsplaneringen samt utredningsplanerade objekt med konsekvensinformation från projektbedömningarna.

Bedömningsarbetet omfattade både kvantitativa och kvalitativa bedömningsmetoder. De föreslagna nya (preliminära) planeringsobjekten prioriterades med en SCORE-metod med flera kriterier (beskrivs i kapitel 3.2.1). Grova IHKU-kostnadskalkyler och nytto-kostnadskalkyler utarbetades för de föreslagna för- och utredningsplanerna (kapitel 3.2.2). För dessa objekt gjordes också en bedömning av föremålen för konsekvenserna (kapitel 3.2.3). Bild 1 åskådliggör användningen av bedömnings- och jämförelsemetoder i olika planeringsskeden.

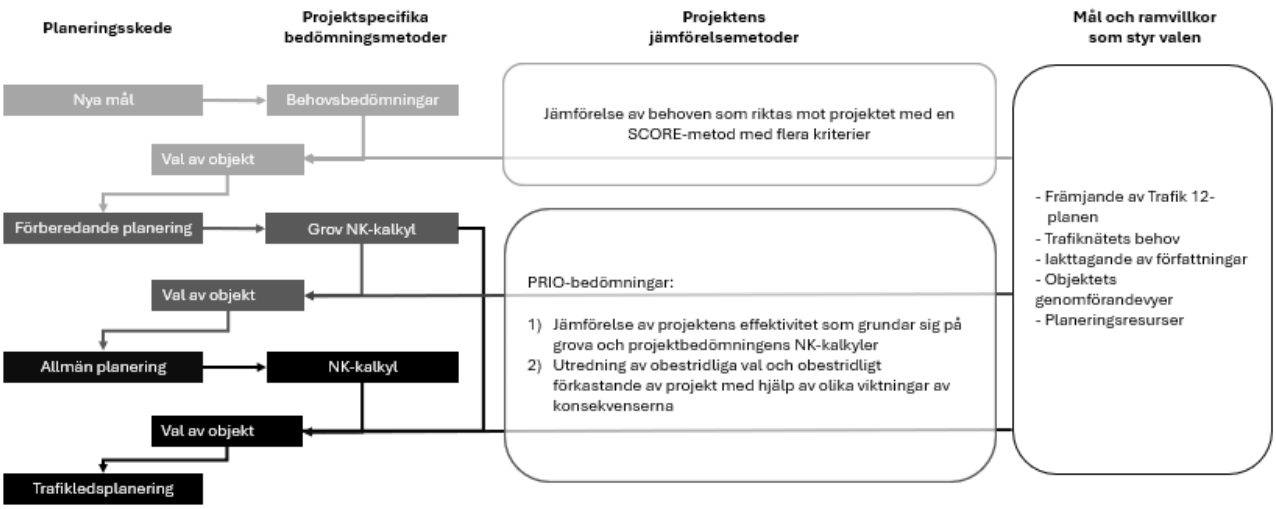

Bild 1. Bedömnings- och jämförelsemetoder i olika planeringsskeden.

Planeringsprogrammet omfattar också objekt för vilka man tills vidare inte har utvecklat bedömningsmetoder (exempelvis projekt inom bastrafikledshållningen samt gång- och cyklingsprojekt) eller objekt som inte var kända när bedömningen gjordes (banobjekt). Konsekvenserna av ban- och farledsobjekt beskrivs kvalitativt i kapitel 5.2 och 5.3.

De regionala NTM-centralerna och Trafikledsverket föreslog sammanlagt 123 planeringsobjekt för landsvägsnätet till planeringsprogrammet. Av dessa föreslogs det att 52 objekt påbörjas antingen 2026 eller i slutet av 2025. Resten av objekten var preliminär förhandsinformation om planeringsbehoven för en senare tidpunkt. Av de objekt som föreslås påbörjas 2026 gjordes bedömningar med nya metoder som beskrivs i kapitlen (3.2.1–3.2.3). Objekt som inleds 2027 eller senare har behandlats på allmän nivå, men inga omfattande bedömningar har gjorts av dem, eftersom besluten om de objekt som ska påbörjas endast gäller planerna för 2026 och slutet av 2025.

3.2 Metoder och resultat från bedömningen av vägobjekt

3.2.1 Nya preliminära planeringsobjekt

Bedömningsmetoden

De nya preliminära planeringsobjekten prioriterades enligt en SCORE-metod med flera kriterier som grundar sig på en metod för bedömning av konsekvenserna för miljön och hälsan som utvecklats för PRIO-bedömningarna. En betydande principiell skillnad jämfört med andra planeringsobjekt är att det inte finns forskningsdata om konsekvenserna och kostnaderna för dessa nya planeringsobjekt. Som utgångspunkt utgick man från en behovsbedömning i anslutning till planeringsobjekten. Metodens delar presenteras i bild 2.

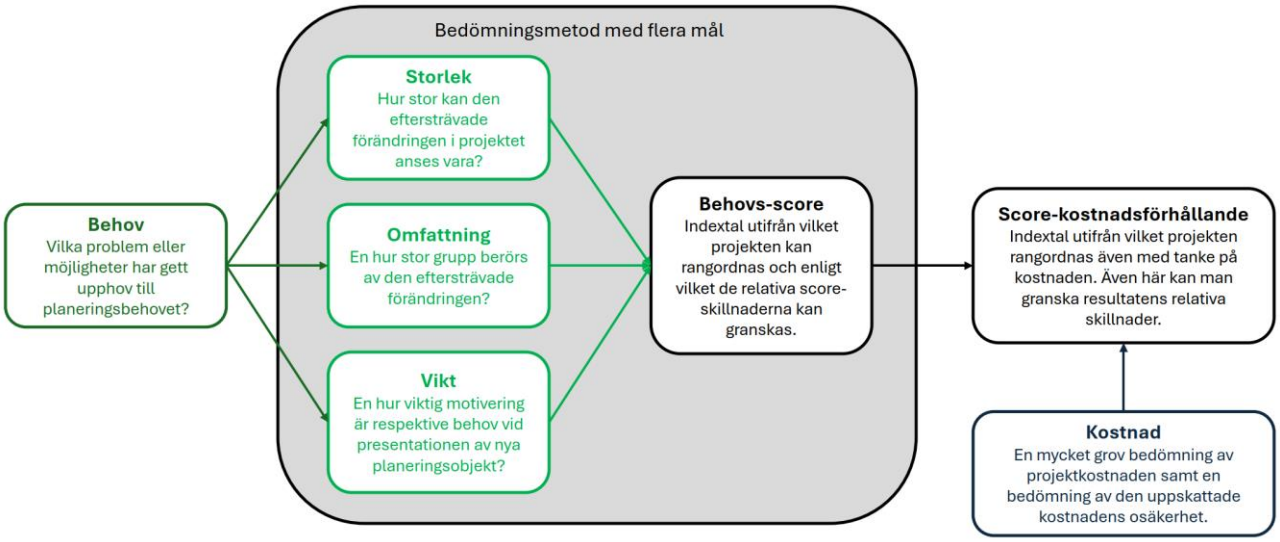

Bild 2. Delar i planeringsobjektens bedömningsmetod.

I metoden består behovet av dess storlek, omfattning och betydelse. Storleken mättes med sex huvudsakligen kvantitativa indikatorer (restid, säkerhet, trafikbuller, grundvatten, gång och cykling samt markanvändning) på en diskret skala 0–4 (Inget behov – Mycket stort behov). Omfattningen uppmättes å sin sida på en kontinuerlig skala med stöd av statistik och geografisk information (ÅDT, personer som upplevt bullerolägenheter, väglängd och befolkningsmängd). Betydelsevärden erhölls utifrån de värderingar som NTM-centralerna och Trafikledsverkets experter på planering av vägprojekt gett. Poäng gavs på skalan 0–100.

De sinsemellan väldigt olika storlekarna, omfattningarna och betydelserna kombinerades till ett poängantal genom att först skala alla tre element på skalan 1–10 och sedan multiplicera dem sinsemellan

(maximipoäng 1 000). På så sätt fick man separata score-poäng för varje behovsområde, som slutligen summerades över behovsområden som objektets score-poäng.

Som slutligt jämförelsetal användes förhållandet mellan score-poängen och den för projektet mycket grova kostnadskalkylen (score-kostnadsförhållandet). Användningen av score-kostnadsförhållandet gör det möjligt att jämföra objekt med mycket olika kostnader. Kostnadskalkylerna baserade sig på preliminära uppfattningar om projektåtgärderna och deras placering. Uppskattningarna utformades utifrån synpunkterna i Trafikledsverkets utredning Vad kostar det och experter på kostnadsredovisning.

Bedömningens resultat

Bedömningens resultat presenteras i tabell 1. Score-kostnadsförhållandet som används som prioriteringsgrund är indextalet som beskriver objektens inbördes ordning och relativa poängskillnader. Själva siffran anger inte den absoluta betydelsen av behovet i anslutning till objektet, utan fungerar endast som ett hjälpmedel för jämförelsen.

Tabell 1. Prioritering av projekten utifrån score-kostnadsförhållandena.

Placering		Objekt	Kostnadsbedömning (M€)	SCORE-kostnadsförhållande
1.	↓	E18 (Sv 40) på sträckan rv 8 – rv 10 förutredning	40	1.
2.	↓	Rv 10 ombyggnad till 4 körfält på sträckan Sv 40 – Loukinainen områdesreserveringsplan	20	2.
3.		Rv 6 Raatekangas–Uuro, Joensuu och Kontiolax, åtgärdsutredning	18	3.
4.	↓	Rv 6 vid Parikkala, förutredning	10	4.
5.		Rv 8 vid Virmo områdesreserveringsplan	40	5.
6.	↓	Rv 26 vid Davidstad, förutredning	10	6.
7.	↓	Lv 816 (Maruddsvägen) förbättring på sträckan Sauvola–Marudd, Karlö, VP	5	7.
8.		Lv 816 förbättring på sträckan Huikku–Ailasto, Karlö, VP	5	8.
9.	↓	Rv 20 åtgärdsutredning på sträckan Kiminge–Kuusamo	200	9.
10.	↓	Sv 52 utvecklingsutredning Salo–Jockis	80	10.
11.		Rv 4 parallellarrangemang vid Vuojärvi reservlandningsplats, ÅP	5	11.
12.		Rv 13 Jyväskylä–S:t Michel, utvecklingsutredning	250	12.
13.		Sv 80 Kolari–Sodankylä, ÅP	150	13.

Metodens största osäkerhet är förknippad med de mycket grova kostnadskalkylerna, för vilka man skapade ett variationsintervall som grundade sig på osäkerheten. Därefter genomgick kostnadskalkylen en känslighetsanalys, med vilken man bedömde en ändring av placeringen ifall projektets kostnadskalkyl förverkligas i den övre delen av variationsintervallet medan kostnadskalkylerna för andra projekt förblir oförändrade. Ökningen av kostnadskalkylen sänkte placeringen av sju objekt (markerad med en pil i kolumnen "Plats") med en plats medan placeringarna av de övriga objekten förblev oförändrade. Inverkan på prioriteringsordningen var alltså liten.

3.2.2 Objekt för fortsatt planering

Bedömningsmetoden

Objekten för fortsatt planering omfattar objekt för vilka planeringen redan har producerat planeringsmaterial på förutredningsnivå eller noggrannare (översikts- och trafikledsplanering). En projektbedömning enligt anvisningarna har dock inte gjorts i alla förutredningar. För dessa projekt utarbetades grova IHKU-kostnadskalkyler och nytto-kostnadskalkyler för planeringsprogrammets konsekvensbedömning. De projektåtgärder som användes i de grova kalkylerna baserade sig på material från NTM-centralerna och en bedömning av de åtgärder som ingår i projektet.

Objektens jämförelse och prioritering genomfördes med PRIO-verktyget som utvecklats för att jämföra förbättrings- och utvecklingsprojekt. Med verktyget kan man jämföra objektens effektivitet enligt Trafik 12-planens huvudsakliga målområden och göra projektval som maximerar nyttan av programmet inom den givna budgeten. Eftersom det redan i planeringen fanns endast fyra projektbedömda objekt jämfördes de med objekt som bedömts med grova nytto-kostnadskalkyler, trots att deras konsekvensbedömning är förknippad med klart mer osäkerhet.

Bedömningens resultat

I tabell 2 presenteras en uppskattning av projektens lönsamhet samt dess effektivitet som delats upp enligt Trafik 12-planens huvudsakliga målområden[1]. De fem objekten ovanför den röda streckade linjen i tabellen bedömdes åtminstone eventuellt vara lönsamma. Av dessa är fyra projekt åtminstone lönsamma enbart på basis av funktionsnyttorna. I objektet Lv 1002 och 11039 Skåldö bro är också hållbarhetsnyttorna för den offentliga ekonomin stora, eftersom projektet eliminerar de årliga serviceavgifterna för färjeförbindelsen. Annars är objektens hållbarhetsnyttor (miljöhållbarhet och den offentliga ekonomins hållbarhet) i huvudsak ringa eller negativa.

[1] Från bedömningen utelämnades de projektbedömda objekten Rv 12 vid Nokia och Kahtalammi planskilda anslutning samt Rv 4 / Rv 8 Haaransilta planskilda anslutning och Rv 8 utveckling vid Limingo, eftersom en befintlig projektbedömning inte observerades i Trafikledsverkets screening eller i NTM-centralernas påföljande kontroll.

Tabell 2. Jämförelse av objektens effektivitet.

Placering	Objekt	Kostnad (M€)	Lönsamhet*	Effektivitet per målområde		
				Funktion	Placering	Objekt
1.	Sv 50 Ring III på sträckan Lv 135 Flygstationsvägen–Sv 45 Tusbyleden VP	61	Mycket lönsamt	3,72	0,19	-0,17
2.	Rv 1 och lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo, VP	10	Mycket lönsamt	1,95	0,40	0,48
3.	Lv 1002 och 11039 Skåldö bro, VP	32	Lönsamt	1,07	-0,01	0,87
4.	Rv 3 Sääksjärvi – Lakalaiva – Linnakallio	46	Lönsamt	1,32	0,00	0,21
5.	Rv 4 vägplan för Hartola	22	Eventuellt lönsamt	0,69	0,12	-0,07
6.	Rv 2 Harjavalta–Björneborg	153	Olönsamt	0,47	0,14	0,02
7.	Rv 8 Kvevlax planskilda anslutning	12	Olönsamt	0,81	0,01	-0,21
8.	Lv 355 Merituulentie, Kotka hamnförbindelse	67	Olönsamt	0,60	0,08	-0,08
9.	Rv 4 förbättring på sträckan Saikaa–Taimoniemi	24	Olönsamt	0,32	0,21	-0,02
10.	Rv 4 förbättring vid anslutningen för lv 618	12	Olönsamt	0,35	0,05	-0,01
11.	Rv 4 förbättring vid Oravakivensalmi, Joutsa, ORP	39	Olönsamt	0,29	0,06	0,00
12.	Riksväg 8 Raumo–Euraåminne	117	Olönsamt	0,23	0,06	0,04
13.	Rv 4 förbättring på sträckan Markkula–Konginkangas	66	Olönsamt	0,17	0,15	-0,04
14.	Rv 4 Simo älvs bro	19	Olönsamt	0,04	0,02	0,09

* Använd klassificering av NK-förhållanden: Mycket lönsamt > 2,0, Lönsamt 1,3 - 2,0, Eventuellt lönsamt 0,7-1,3 och Olönsamt < 0,7.

Objekten med grå botten är projektbedömda.

Flermålsoptimering genomfördes med en budgetbegränsning på 250 miljoner euro för fyra olika korgar som syns i tabell 3. I NK-optimeringskorgen valdes projekten genom balansering av målområdena, men i de övriga korgarna fastställdes de övervikter som syns i tabell 3 för korgar som namngetts enligt målområdena. Tabell 3 visar också hur nyttorna för de sex ursprungliga målområdena i PRIO har inriktats vidare till de huvudsakliga målområdena i Trafik 12-planen.

Tabell 3. Målområdenas prioriteringar som använts i flermålsoptimeringen.

			Vikten av målområden i optimerade korgar			
		Målområde i PRIO	**NK-optimering**	**Målområde i PRIO**	**NK-optimering**	**Målområde i PRIO**
L12-tavoitealueet	**Funktion**	1. Tillgodoseendet av näringslivets behov	20 %	25 %	10 %	8 %
		2. Tillgodoseendet av arbets- och fritidsresornas behov	20 %	25 %	10 %	8 %
	Säkerhet	3. Främjande av trafiksäkerheten	20 %	13 %	50 %	8 %
	Hållbarhet	4. Minskning av koldioxidutsläppen	20 %	13 %	10 %	25 %
		5. Främjande av ekologisk hållbarhet och medborgarnas hälsa	20 %	13 %	10 %	25 %
		6. Främjande av den offentliga ekonomins hållbarhet	20 %	13 %	10 %	25 %

Bedömningens resultat presenteras i tabell 4. Cellerna på grön botten beskriver de objekt som valts till respektive korg. Cellerna på röd botten beskriver objekt som inte valts till korgarna. Procenttalen beskriver de projekt som blivit på reservplats i korgarna. Ju större procentandel, desto större andel av projektet har valts till korgen och desto mindre tilläggsfinansiering skulle krävas för att inkludera projektet i korgvalen.

Tabell 4. Korgval i flermålsoptimeringen.

Objekt	**NK-optimering**	**Funktion**	**Säkerhet**	**Hållbarhet**	
Sv 50 Ring III på sträckan Lv 135 Flygstationsvägen–Sv 45 Tusbyleden VP	☑	☑	☑	☑	"Obestridliga val"
Rv 1 och lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo, VP	☑	☑	☑	☑	
Lv 1002 och 11039 Skåldö bro, VP	☑	☑	☑	☑	
Rv 3 Sääksjärvi – Lakalaiva – Linnakallio	☑	☑	☑	☑	
Rv 4 vägplan för Hartola	☑	☑	☑	☒	"Val som
Rv 8 Kvevlax planskilda anslutning	☒	☑	☒	☒	

Objekt	NK-optime-ring	Funkt-ion	Säker-het	Håll-barhet	
Lv 355 Merituulentie, Kotka hamnförbindelse	☒	☑	☒	☒	disku-teras"
Rv 4 förbättring på sträckan Saikaa–Taimoniemi	☒	☒	☑	☒	
Rv 2 Harjavalta–Björneborg	82 %	13 %	66 %	99 %	
Rv 4 förbättring vid anslutningen för lv 618	☒	☒	☒	☒	"För-kastas-obe-strid-ligt"
Rv 4 förbättring vid Oravakivensalmi, Joutsa, ORP	☒	☒	☒	☒	
Riksväg 8 Raumo–Euraåminne	☒	☒	☒	☒	
Rv 4 förbättring på sträckan Markkula– Kongin-kangas	☒	☒	☒	☒	
Rv 4 Simo älvs bro	☒	☒	☒	☒	

Det finns fyra obestridliga objekt som valts till alla korgar och det finns fem objekt som obestridligen lämnats utanför alla korgval. Valet av dessa objekt är alltså inte känsligt för olika betoningar i influensområdena. Mellan objekt som obestridligen valts eller förkastats finns tre objekt som väljs till Funktions- eller Säkerhetskorgen beroende på övervikterna i influensområdena. Dessutom är projektet Rv 2 Harjavalta-Björneborg det första reservobjektet i varje korg. Dessa objekt kallas val som ska diskuteras, eftersom att välja eller förkasta dem inte entydigt kan motiveras inom ramen för denna bedömning. Ett obestridligt val eller förkastande innebär dock inte att objektet inte kan väljas med kriterier som inte omfattas av denna analys.

Projektvalen genomgick en känslighetsanalys för NK-optimeringskorgens del genom att ändra kostnadskalkylen för varje respektive projekt som granskades till variationsintervallets övre och undre nivå så att kostnadskalkylerna för andra objekt inte samtidigt ändrades. När kostnadskalkylen sänktes steg projekten Rv 2 Harjavalta–Björneborg, Lv 355 Merituulentie och Rv 8 Kvevlaxvägens planskilda anslutning till NK-optimeringskorgen. När kostnadskalkylen höjdes ändrades inte valen.

3.2.3 Föremål för konsekvenserna

Bedömningen av konsekvensernas inriktning i fråga om sociala konsekvenser gjordes för 14 objekt för fortsatt planering som föreslagits för planeringsprogrammet. Föremålen för konsekvenserna bedömdes inte för nya planeringsobjekt.

Bedömningsmetoden

Metoden för bedömning av föremålen för konsekvenserna har utvecklats så att den stöder planeringen av trafikprojekt särskilt ur sårbara befolkningsgruppers synvinkel. Denna metod för bedömning av sociala konsekvenser grundar sig på tanken att vissa grupper kan exponeras för eller vara känsligare för trafikkonsekvenser. Metoden erbjuder ett systematiskt sätt att bedöma trafikprojektens sociala konsekvenser ur utsatta gruppers perspektiv. Bedömningen grundade sig på projektplaner, projektkort, (grova) nyttokostnadskalkyler och/eller NTM-intervjuer. I bedömningen utnyttjades geodatamaterial (OpenStreetMap och befolkningsdata som upprätthålls av Statistikcentralen per postnummerområde).

I metoden granskades projektens konsekvenser för tillgängligheten och hinderfriheten, trafiksäkerheten och den upplevda säkerheten samt buller i enlighet med konsekvensramen på bild 3. Med tillgänglighet avses lätt och smidig mobilitet, med hinderfrihet att avlägsna fysiska hinder samt den barriäreffekt som trafikleden orsakar. Säkerhet omfattar även den upplevda säkerheten som påverkar människors rörelsebeteende. I fråga om tillgänglighet, hinderfrihet och säkerhet beaktades förhållandena och infrastrukturen för gång, cykling och kollektivtrafik. Trafikbuller försämrar å sin sida kvaliteten på livsmiljön och människors hälsa. Påverkansmekanismerna beskrivs närmare i bedömningsresultaten nedan.

Bedömningen fokuserade på tre grupper: barn och unga, rörelsehindrade och äldre samt låginkomsttagare. Med tanke på självständiga resor för barn och unga (7–17 år) är trygga och enkla skol- och hobbyresor viktiga. För rörelsehindrade och äldre personer (över 75 år) är trafiksystemets och tjänsternas tillgänglighet väsentliga, eftersom de påverkar möjligheterna till självständig rörlighet. När det gäller låginkomsttagare kan kostnaderna för att röra sig begränsa tillgången till arbetsplatser och tjänster, så i bedömningen beaktas tillgängligheten av dessa utifrån förmånliga färdsätt.

	Barn och unga	**Rörelsehindrade och äldre personer**	**Låginkomsttagare**
Tillgänglighet och hinderfrihet			
Säkerhet och upplevd säkerhet			
Buller			

Bild 3. Konsekvensram i metoden för bedömning av föremålen för konsekvenserna.

Konsekvenserna bedöms utifrån tre dimensioner: storlek, känslighet och omfattning. Storleken beskriver konsekvensens styrka på skalan mycket stor negativ – mycket stor positiv (-4 – +4) och grundar sig på

expertens kvalitativa syn. Känsligheten beskriver hur området betjänar gruppen i fråga och fastställs enligt befolkningsgruppen på basis av områdets tjänster på skalan 1–4 (liten – mycket stor). För barns och ungas del granskas skolor och hobbyplatser inom projektets influensområde. För rörelsehindrades och äldre personers del beaktas placeringen av dagliga tjänster och hälso- och sjukvårdstjänster i området. För låginkomsttagares del omfattar känsligheten arbetsplatser och dagliga tjänster, dvs. dagligvarubutiker, apotek och bibliotek. Omfattningen anger hur många personer i den utsatta gruppen som exponeras för konsekvensen och beräknas utifrån befolkningsmaterialet inom en radie på 1 km från projektet. Konsekvensens betydelse fastställs genom att man beräknar medelvärdet av kriteriernas egenvärden och ger resultatet ett förtecken utifrån värdet av storlekskriteriet. Betydelsen kan också ställas i relation till omfattningen, varvid konsekvenserna av olika stora projekt kan jämföras sinsemellan.

Bedömningens resultat

Projektens konsekvenser har granskats enligt befolkningsgrupp, men projektens konsekvenser för olika sårbara befolkningsgrupper går i samma riktning. I tabell 5 presenteras konsekvenserna för olika befolkningsgrupper enligt projekt. Tillgänglighets- och hinderfrihetskonsekvensen har bedömts vara olika stor för olika befolkningsgrupper i fyra projekt. Detta har påverkats av målen för dessa fyra projekt i fråga om utvecklingen av markanvändningen, vilket skulle leda till fler närtjänster och arbetsplatser i området, varvid konsekvenserna är större för låginkomsttagare samt rörelsehindrade och äldre personer.

Tabell 5. Storleken och känsligheten av konsekvenserna av de vägprojekt som bedömts ur olika befolknings-gruppers synvinkel.

	Omfattning			**Känslighet**		
	Tillgänglighet & hinderfrihet	Säkerhet & upplevd säkerhet	Buller	Barn och unga	Rörelsehindrade och äldre personer	Låginkomsttagare
Rv 8 Kvevlax planskilda anslutning, VP	1/2/2*	0	-1	2,5	2,5	2
Rv 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio körfältsarrangemang och bullerskydd, VP	1	1	1	2	3	3,5
Rv 4 Simo älvs bro, VP	0	1	1	3	4	3
Rv 2 Björneborg–Harjavalta 4–F MKB och UP	2/2/3*	2	1	3	3	3,5
Förbättring av riksväg 4 på sträckan Saikaa och Taimoniemi (sv 77 norr), Viitasaari	2	1	-1	2	1	2,5
Förbättring av riksväg 4 vid anslutningen för landsväg 618	0	0	0	1	1	1
Förbättring av riksväg 4 vid Oravakivensalmi, Joutsa	1	2	0	1	1	1
Förbättring av riksväg 4 på sträckan Markkula–Konginkangas, Äänekoski	-1	1	1	1	1	1
Rv 4 VP för Hartola (delprojekt i etapp 1 av Lusi-Oravakivensalmi)	1/1/2*	1	3	2	2	3

	Omfattning			Känslighet		
	Tillgänglighet & hinderfrihet	Säkerhet & upplevd säkerhet	Buller	Barn och unga	Rörelsehindrade och äldre personer	Låginkomsttagare
Lv 355 Merituulentie, VP	2	3	4	3,5	3	4
Rv 1 och lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo, VP	1	0	2	3,5	3	4
Lv 1002 och 11039 Skåldö bro, VP	4	2	0	1	1	1
Sv 50 Ring III på sträckan Lv 135 Flygstationsvägen – Sv 45 Tusbyleden VP	2	2	0	4	3,5	4
Rv 2 Harjavalta–Björneborg ombyggnad till fyra körfält, MKB och UP	2,5/2,5/3,5*	3	2	2,5	3	3,5

* projektens tillgänglighets- och hinderfrihetseffekt bedömdes vara olika stora

Vid bedömningen av tillgängligheten och hinderfriheten granskades de infrastrukturförändringar som påverkar smidig rörlighet till fots, på cykel och i kollektivtrafiken ur olika befolkningsgruppers synvinkel. I de bedömda projekten förbättrades tillgängligheten till exempel av byggande av separata gång- och cykelleder eller underfarter, förbättring av kollektivtrafikens infrastruktur och förhållanden (hållplatsarrangemang, anslutningsarrangemang), ersättning av en färja med en bro samt minskning av ledens barriäreffekt till följd av parallellvägsarrangemang. Tillgängligheten försämrades å sin sida av barriäreffekter eller omvägar som en ny väg eller anslutning orsakade.

Vid säkerhetsbedömningen beaktades åtgärder som kan öka eller minska den upplevda säkerheten till fots, på cykel och i kollektivtrafiken. Säkerheten eller den upplevda säkerheten i trafiken ökade till följd av förbättrade förhållanden för gång och cykling, t.ex. genom byggande av en separat gång- och cykelled, flera underfarter, bättre belysning, förbättring av kollektivtrafikens infrastruktur (till exempel hållplatser vid anslutningsramper vs. längs riksvägen), minskad trafik på det lägre vägnätet eller förbud mot långsam trafik på riksvägen. Den upplevda säkerheten försämrades däremot av att hastighetsbegränsningarna höjdes utan information om byggandet av en parallell väg för lokaltrafiken eller fotgängare och cyklister.

Storleken på trafikbullerkonsekvenserna bedömdes utifrån den relativa förändringen av bullerkostnaderna i nytto-kostnadskalkylen samt bullerskyddsåtgärderna i projektplanerna. Minskningen av bullerkonsekvenserna (positiv förändring) påverkades av byggandet av bullerskydd, om planen konstaterades öka trafikbullret till exempel i och med höjda hastighetsbegränsningar eller mer tung trafik. Bullerkonsekvensen bedömdes vara negativ om bullerskydd inte hade planerats trots att man till exempel hade för avsikt att höja hastighetsbegränsningarna och det fanns skolor eller bostadsfastigheter i projektets influensområde.

Alla granskade befolkningsgrupper drabbades av måttliga, i huvudsak positiva konsekvenser både i fråga om tillgänglighet och hinderfrihet, säkerhet och upplevd säkerhet samt buller.

Projekten jämfördes också genom att jämföra konsekvensernas betydelse med konsekvensernas omfattning. Detta beräknades genom att multiplicera medelvärdet av konsekvensens storlek och känslighet med konsekvensens omfattning. Med denna formel visar sig konsekvenserna av projekt med mera bosättning inom sitt influensområde vara större. Bild 4 visar de olika konsekvenserna av dessa projekt i förhållande till befolkningsmängden.

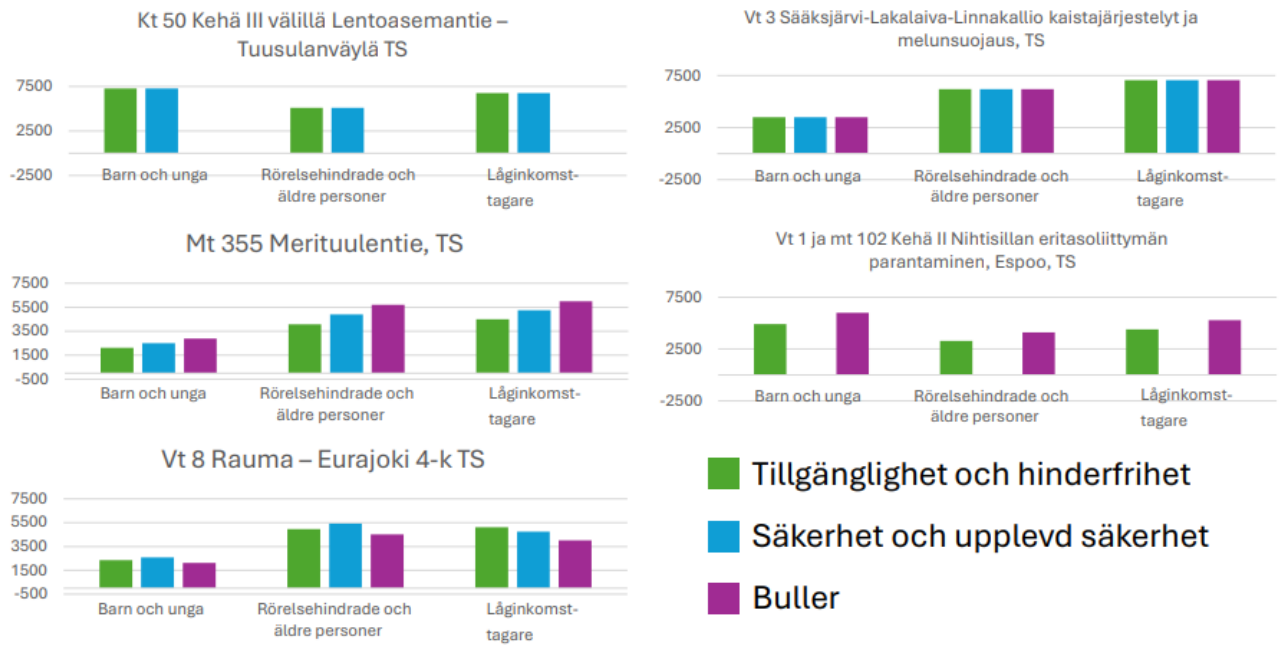

Bild 4. De mest betydande positiva konsekvenserna för sårbara grupper orsakas av bildens projekt.

I förhållande till befolkningsmängden i projektens influensområden får man de största tillgänglighets- och hinderfrihetskonsekvenserna för olika befolkningsgrupper via projekten Rv 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio, Sv 50 Ring III, Rv 8 Raumo–Euraåminne och Rv 1 och lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning.

Enligt samma granskning produceras de mest betydande konsekvenserna för säkerheten och den upplevda säkerheten av sårbara befolkningsgrupper av projekten Sv 50 Ring III, Rv 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio, Rv 8 Raumo–Euraåminne och Lv 355 Merituulentie.

Vidare fås de mest betydande bullerkonsekvenserna (positiva, bullerbekämpning) i förhållande till befolkningsmängden av projekten Rv 1 och lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Rv 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio och Lv 355 Merituulentie.

4 Planeringsobjekt 2026–2029

4.1 Urvalskriterier för planeringsobjekt

Urvalsprincipen för planeringsprogrammets objekt är i första hand att stöda planeringsbehoven för objekten i investeringsprogrammet för trafikledsnätet så att de framskrider till beredskap för beslutsfattande i rätt tid och på lång sikt. Urvalskriterierna grundar sig på det trafiksystem som eftersträvas i enlighet med Trafik 12-planen. De tre huvudmålen i Trafik 12-planen är funktion, säkerhet och hållbarhet. I valet beaktas de behov och förändringar i verksamhetsmiljön som beskrivs i den strategiska lägesbilden över transportnätet samt riktlinjerna i regeringsprogrammet.

Utöver konsekvensbedömningarna har valen och tidsplanen för objekten också påverkats av bland annat behovet av att förnya och reparera kritiska broar och broar i dåligt skick eller andra farledsdelar, näringslivets särskilt stora eller brådskande behov och beredningen av paketet för militär rörlighet. Dessutom måste man tänka på den befintliga planreserven och de pågående planerna i förhållande till investeringsramen för de kommande åren samt planeringens personal- och anslagsresurser. I beredningen har man dessutom beaktat iakttagandet av EU:s krav (TEN-T), servicenivåbristerna i huvudledsförordningen samt trafiksäkerheten. I tidsplanen har man också beaktat möjligheterna att utnyttja EU-finansiering.

4.2 Vägobjekt

Med hjälp av valen i programmet för planeringsobjekt i landsvägsnätet strävade man efter att främja vägobjektens planeringsberedskap samt med hjälp av förutredningar och mer omfattande nätverksutredningar utreda lägesbilden och framtida planeringsbehov. Det valdes 26 nya planeringsobjekt som ska påbörjas.

I tabell 6 beskrivs de väg- och byggplaner för landsvägsnätet som pågår i Trafikledsverkets planeringsprogram 2026 och i tabell 7 utredningsplaner för landsvägsnätet. Objekten finns dessutom på kartan (bild 5).

Tabell 6. Väg- och byggplaner för landsvägsnätet som pågår 2026.

Planeringsobjekt	I investeringsprogrammet 2025–2032	Ny eller fortlöpande	Planeringskostnader (M€)	Numret i bild 5
Rv 1 och lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo, VP	Nej	Ny	0,30	1
Rv 3 Kyrofors–Ikalis, VP	Nej	Fortlöpande	0,44	2
Rv 3 förnyande av Salmi bro, Ikalis, VP	Nej	Ny	0,30	3
Rv 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio körfältsarrangemang och bullerskydd, VP	Nej	Ny	0,50	4
Rv 3 Ylöjärvi–Tavastkyro, VP	Nej	Fortlöpande	1,20	5
RV 4 Ijo omfartsväg, VP**	Nej	Fortlöpande	3,60	6
Rv 4 vid Jyväskylä, VP	Nej	Fortlöpande	0,28	7
Rv 4 förbättring av reservlandningsplatsen i Joutsa och Joutsansalmi II bro, VP	Nej	Fortlöpande	0,85	8
Rv 5 förnyande av Savilahti bro, S:t Michel, VP	Ja	Fortlöpande	0,40	9
Rv 6 och lv 365, gång- och cykelväg mellan Koria och Kuusankoski, VP	Nej	Fortlöpande	0,15	10
Rv 6 vid Kouvola (Keltti–Puhjo, ersättningsinvestering för Keltti bro), BP	Nej	Fortlöpande	1,20	11
Rv 8 breddning av Bäckliden–Brännbacken, VP	Nej	Fortlöpande	0,40	13
Rv 8 Virmo bro, Virmo, VP	Nej	Fortlöpande	0,35	14
Rv 8 Ytterjeppo anslutning, Nykarleby, VP	Nej	Fortlöpande	0,37	15
Rv 8 och lv 724 Vasa förbindelseväg på sträckan Metviken–Smedsbyvägen, uppdatering av vägplanen (Ny)	Ja	Ny	0,05	12
Rv 9 Aura centrums planskilda anslutning, VP	Nej	Fortlöpande	1,40	16
Rv 9 Jämsä–Korpilahti, anslutnings- och omkörningsarrangemang, ändring av VP	Nej	Fortlöpande	1,07	17
Rv 9 förbättring vid Leppävesi bro, Jyväskylä, VP	Nej	Fortlöpande	0,35	18
Rv 9 förbättring vid Metsolahti bro, Laukas, VP	Nej	Fortlöpande	0,75	19
Rv 9 Tammerfors–Orivesi, sträckan Käpykangas–Orivesi, VP	Nej	Fortlöpande	1,76	20
Rv 12 och Sv 65, Vaitinaros planskilda anslutning, Tammerfors, VP	Nej	Fortlöpande	1,00	21
Rv 12 Joutjärvi–Nyby, VP	Nej	Fortlöpande	1,61	22

Planeringsobjekt	I investeringsprogrammet 2025–2032	Ny eller fortlöpande	Planeringskostnader (M€)	Numret i bild 5
Rv 12 Tammerfors (Alasjärvi) – Kangasala (Huutijärvi), VP	Nej	Fortlöpande	1,70	23
Rv 20 Korvenkylä–Kiminge, VP**	Nej	Fortlöpande	2,40	24
Rv 21 Maunu–Ropinsalmi, Enontekis VP	Nej	Fortlöpande	1,20	25
Rv 21 Ropinsalmi–Ailakkalahti, Enontekis, VP	Nej	Fortlöpande	1,60	26
Rv 25 Hyvinge och Mäntsälä, VP	Nej	Fortlöpande	1,07	27
Rv 25 Ekenäs anslutningar, VP	Nej	Fortlöpande	1,14	28
Sv 50 Ring III på sträckan sv 51 – Mankby, etapp 1, VP	Nej	Fortlöpande	0,38	29
Sv 50 Ring III på sträckan Lv 135 Flygstationsvägen – Sv 45 Tusbyleden , etapp 1, VP	Nej	Ny	0,50	30
Sv 51 Getberg planskilda anslutning, Kyrkslätt, VP*	Nej	Ny	0,52	31
Sv 77 förbättring vid Oikari bro, Kyyjärvi, VP	Nej	Ny	0,25	32
Sv 92 Karigasniemi gränsövergångsställe, Utsjoki, VBP	Nej	Fortlöpande	0,20	33
Lv 120 kvalitetsrutt för hållbar trafik på Vichtisvägen och dess fortsatta planer, BP	Nej	Fortlöpande	0,23	34
Lv 152 Tavastehusleden–Tusbyleden (Ring IV), VP*	Nej	Ny	2,54	35
Lv 749 Nykarleby–Jakobstad gång- och cykelled, VP	Cykelvägsförslag***	Fortlöpande	0,55	36
Lv 937 förbättring vid Pello bro, Pello, VBP	Ja	Ny	0,35	37
Lv 6113 och 16620 (rv 9) förbättring av förhållandena för gång- och cykeltrafik på sträckan Muurame–Keljonkangas, VP	Cykelvägsförslag***	Fortlöpande	0,65	38
Lv 11507 norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland, VP	Nej	Fortlöpande	1,00	39
Rv 4 planering av projektet Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi*	Nej	Fortlöpande	4,60	I

* Separat anslag eller fullmakt som riksdagen beviljat i budgeten

** MBT-åtgärd 2024–2027

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

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

Tabell 7. Utredningsplaner för landsvägsnätet.

Planeringsobjekt	**Ny, begynnande eller fortlöpande**	**Planeringskostnader (M€)**	**Bokstaven i bild 5**
Rv 2 Nummela–Högfors, MKB+UP	Fortlöpande	0,85	A
Rv 9 Kanavuori–Lievestuore, MKB+UP	Fortlöpande	1,00	B
Rv 9 Korpilahti–Jyväskylä, MKB+UP	Fortlöpande	1,23	C
Sv 51 Munkkulla–Sunnanvik, MKB+UP	Fortlöpande	0,54	D
Sv 63 Förbättring Ina–Kaustby, UP	Fortlöpande	0,25	E

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

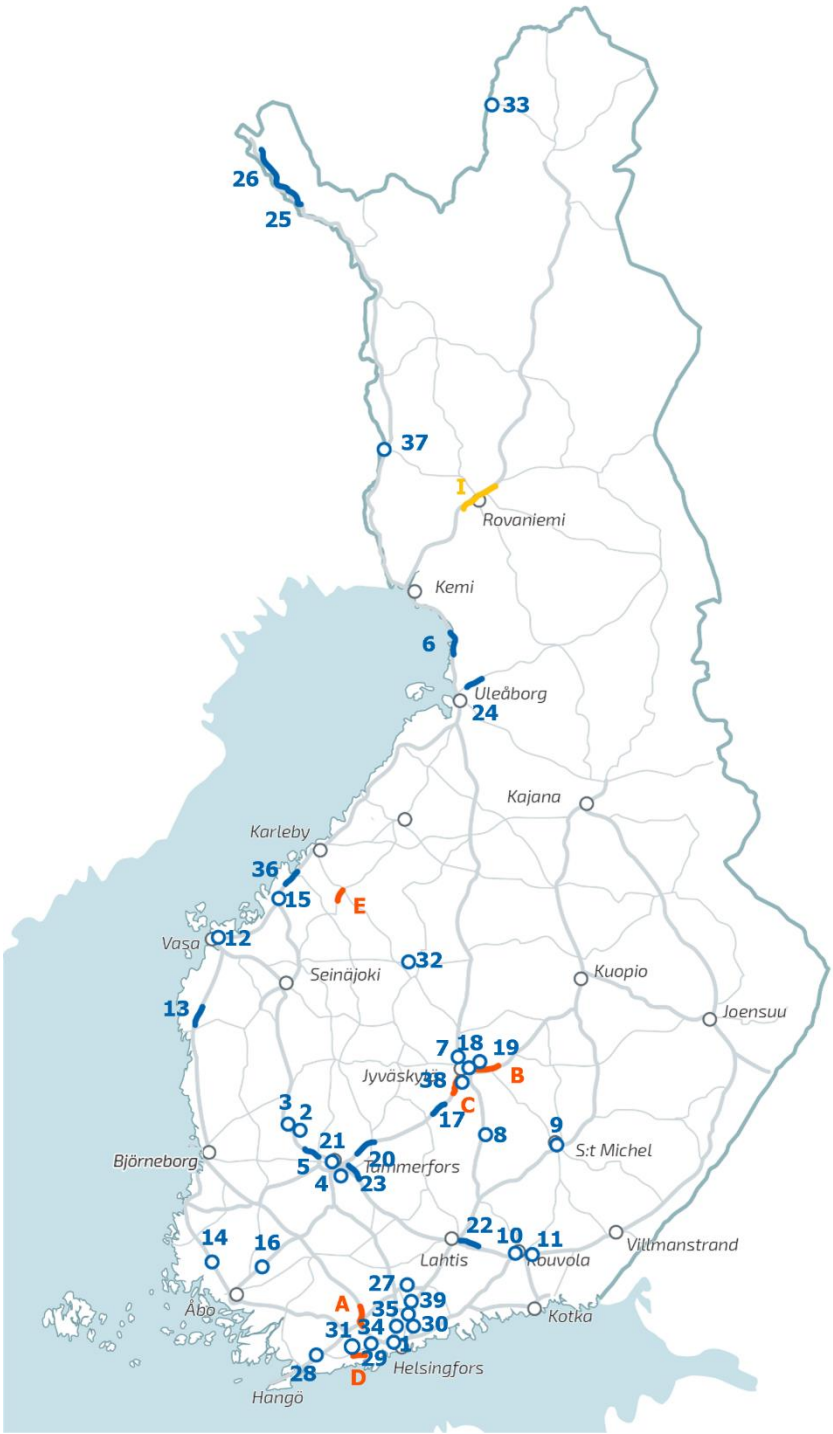

Bild 5. Landsvägsnätets utrednings- och vägplaner 2026.

I planeringsprogrammet ingår dessutom utredningar och planer på förplaneringsnivå, med vilka man i större utsträckning kartlägger landsvägsnätets planerings- och investeringsbehov. Med hjälp av projektbedömningarna får man närmare information om konsekvenserna av tidigare planerade projekt, vilket också är nödvändigt när beslut fattas om följande etapper eller genomförandet. Finansiering reserveras också årligen för beredningen av ansökningar om EU-stöd. De nya utredningarna och planerna på förplaneringsnivå som påbörjas 2026 och som fortsätter från 2025 presenteras i tabell 8.

Tabell 8. Landsvägsnätets utredningar och planer på förplaneringsnivå.

Områdesreserveringsplaner	**Ny eller fortlö-pande**
Rv 4 Siikalatva tätortsplatser	Fortlöpande
Förbättring av rv 4 vid Oravakivensalmi, Joutsa	Ny
Rv 8 vid Virmo	Ny
Rv 9 Pumperi–Aholaita	Fortlöpande
Rv 10 ombyggnad till 4 körfält på sträckan Sv 40 – Loukinainen	Ny
Rv 4 Utsjoki gränsövergångsställe	Fortlöpande
Rv 4 parallellarrangemang vid Vuojärvi reservlandningsplats	Fortlöpande
Rv 5 Varkaus–Leppävirta	Fortlöpande
Rv 6 bevarande av hastighetsbegränsningen 100 km/h mellan Forsby och David-stad	Fortlöpande
Rv 6 vid Parikkala	Ny
Rv 6 Raatekangas–Uuro, Joensuu och Kontiolax	Ny
Rv 6 vid Simpele	Fortlöpande
Rv 6 förnyande av Syrjäsalmi bro, Kides	Fortlöpande
Rv 6 Uttis–Davidstad	Ny
Riksväg 8 och huvudbanan Storby överfartsbro i Karleby	Ny
Rv 13 Jyväskylä–S:t Michel	Ny
Rv 26 vid Davidstad	Ny
Sv 40 (E18) på sträckan rv 8 – rv 10	Ny
Sv 52 Salo–Jockis	Ny
Sv 52 Ekenäs–Salo	Fortlöpande
Sv 80 Kolari–Sodankylä	Ny
Lv 353 Keskikoski bro (I och II)	Ny
Lv 637 Jyväskylä-Laukas	Fortlöpande
Lv 2850 Riihimäki–Hyvinge kvalitetskorridor	Fortlöpande
MBT-planering i Helsingforsregionen: Mobilitetsundersökning, väg	Ny
Överensstämmelse med kraven om dubbla användningsområden i TEN-T-nätet, fördjupad granskning av landsvägarna	Ny

Rv 4 Utsjoki gränsövergångsställe	Fortlöpande
Beredskap för Trafik 12-utredningar	Ny
Utredning av ny vägförbindelse till Norvajärvi	Fortlöpande
Uppdatering av lägesbilden och målen för cykeltrafiknäten	Ny
Rastplatser för tung trafik, laddning, utredningar för främjande	Ny
Broars och tunnlars resiliens: risker och återhämtning från dem	Ny
Utredning av nya broplatser, Lappland	Fortlöpande
Riksomfattande knuthållplatsutredning, uppdatering, väg	Ny
Rv 4 Utsjoki gränsövergångsställe	Fortlöpande

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

4.3 Banobjekt

Innehållet i planeringsprogrammet för järnvägsnätet grundar sig i stor utsträckning på att främja planeringsberedskapen för objekten i investeringsprogrammet för trafikledsnätet. Programmet innehåller också omfattande utredningar och projektbedömningar på förplaneringsnivå samt mer omfattande utredningar på nätverks- och trafiksystemnivå som producerar en lägesbild och information om behoven av att främja och effekterna av följande planeringsskeden samt främjar planeringsberedskapen. Programmet omfattar också bland annat planering av broobjekt.

Utöver järnvägens planeringsobjekt som presenteras i denna publikation fortsätter även några andra planeringsobjekt som pågått 2025 under 2026.

I tabell 9 och kartan (bild 6) presenteras betydande planeringsobjekt, inbegripet planeringsobjekt som riksdagen särskilt utsett och som ska finansieras med finansiering utanför planeringsprogrammet. Övriga planerings- och utredningsobjekt för järnvägarna presenteras som en förteckning under tabellen.

Tabell 9. Betydande planeringsobjekt i järnvägsnätet.

Planeringsobjekt	I investerings-programmet 2025–2032	Ny eller fortlö-pande	Planerings-kostnader (M€)	Numret i bild 6
Fortsatt utredning och projektbedöm-ning av lastningsplatsen för råvirke i Idensalmi	–	Fortlöpande	0,15	1
Imatra-Joensuu, JP	Ja	Fortlöpande	6,00	2
Spår för banhållningen i Östra Finland, åtgärdsutredning	–	Ny	0,14	
Förnyande av järnvägsbroarna över Kaakamojoki och Kiehimäenjoki, JP	–	Ny	0,88	3
Kemi älv–Isohaara dammbroar, förutred-ningar och preliminär UP	–	Fortlöpande	0,53	4
Karleby–Yxpila , JP	–	Fortlöpande	0,55	5
Kotka: Kotolahti–Mussalo spårförbin-delse	Ja	Fortlöpande	0,40	6
Villmanstrands trafikplats, JP	Ja	Fortlöpande	1,00	7
Uppdatering av lägesbilden för bannä-tets nätverk av lastningsplatser för rå-virke	Ja	Ny	0,04	
Riihimäkis nya lastningsplats för råvirke, UP	–	Ny	0,50	8
Fortsatt planering av Savolaxbanan på sträckan Idensalmi–Kontiomäki	Ja	Fortlöpande	1,50	9
Savolaxbanan på avsnittet Kuopio- Iden-salmi, behovsutredning	–	Fortlöpande	0,15	10
Tammerfors–Nokia tilläggsspår, UP och MKB	–	Fortlöpande	5,00	11
Åbo–Toijala, behovsutredning och pro-jektbedömning	–	Ny	0,12	12
Planering av järnvägsförbindelser med europeisk spårvidd Torneå–Haparanda–Kemi*	–	Fortlöpande	20,00	I
Utveckling av stambanan: Riihimäki–Tammerfors utvecklingsplanering*	Ja	Fortlöpande	22,00	II
Utveckling av Kustbanan Karis–Köklax*	–	Fortlöpande	80,00**	III

Planeringsobjekt	I investeringsprogrammet 2025–2032	Ny eller fortlöpande	Planeringskostnader (M€)	Numret i bild 6
Savolaxbanan på avsnittet Kouvola–Kuopio planering av hastighets- och kapacitetshöjning*	Ja	Fortlöpande	4,20	IV
Planering och reparation av Sydbottenbanan*	–	Fortlöpande	15,00**	V
Planering av banan Tammerfors–Jyväskylä*	–	Fortlöpande	18,00	VI
Planering av elektrifieringen av banavsnittet Torneå–Kolari*	–	Fortlöpande	7,50	VII

Tabellens förkortningar: JP = järnvägsplan, BP = byggplan, M€ = miljoner euro

** Separat anslag eller fullmakt som riksdagen beviljat i budgeten*
*** Kostnaden omfattar genomförande- och planeringsfinansiering*

Övriga banplanerings- och utredningsobjekt

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

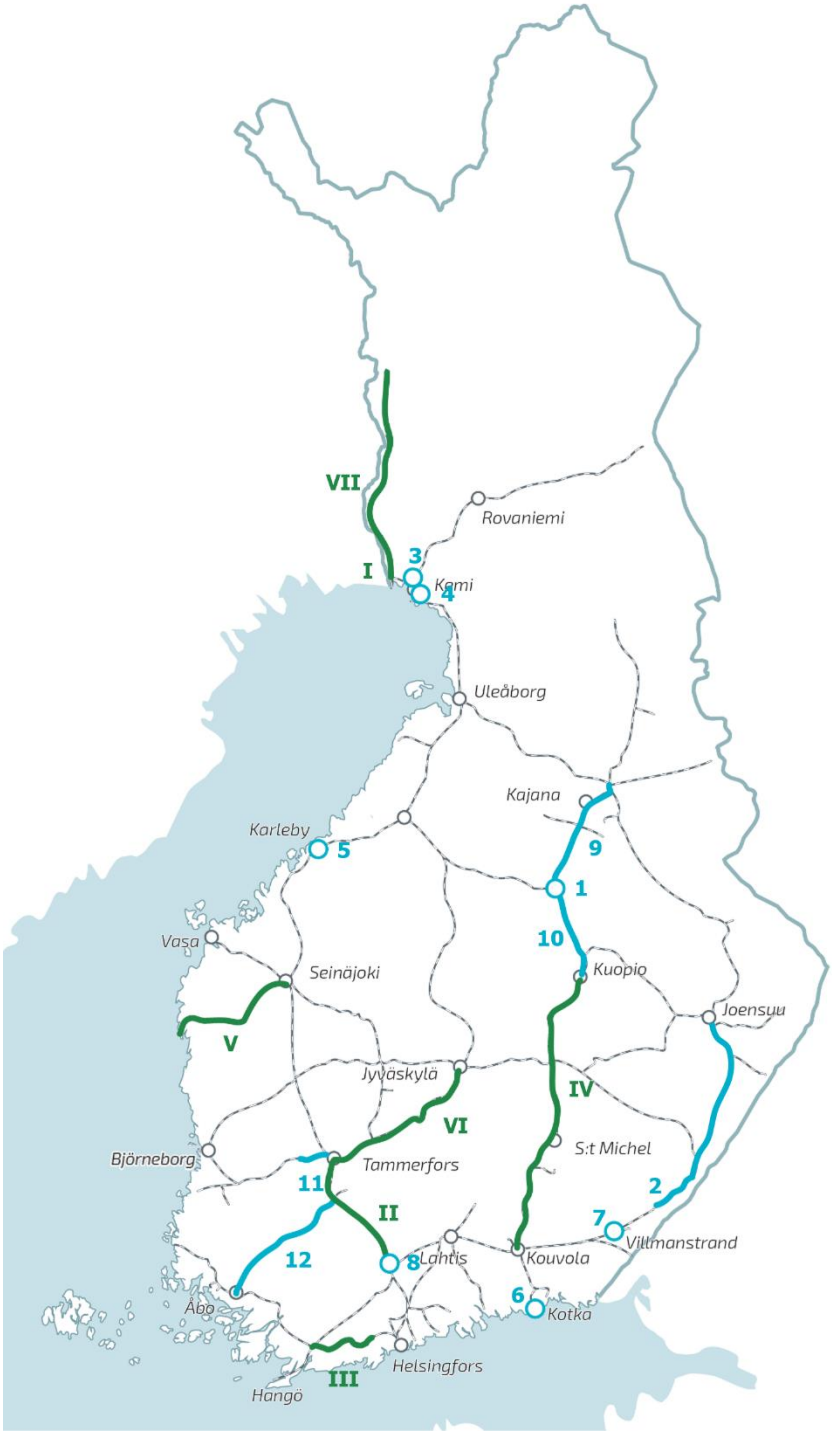

Bild 6. Betydande planeringsobjekt i järnvägsnätet 2026.

4.4 Farledsobjekt

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

Det finns sammanlagt åtta pågående planer. Det finns ett nytt planeringsobjekt som inleds 2026 och en utredningsplan för fördjupning av farleden i stamhamnen i Karleby. I tabell 10 och bild 7 presenteras planeringsobjekten för farledsnätet. I tabell 11 listas dessutom pågående utredningar och planer på förplaneringsnivå som inleds 2026.

Tabell 10. Planeringsobjekt i farledsnätet.

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

*) Projekt som ingått i investeringsprogrammet för trafikledsnätet

Bild 7. Planeringsobjekt i farledsnätet 2026.

Tabell 11. Övrig planering av farledsnätet.

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

5 Konsekvenserna av de valda objekten

De planeringsobjekt som finansieras ur planeringsprogrammet producerar information för beslutsfattandet om den fortsatta planeringen och genomförandet samt till exempel för planeringen av kommunernas markanvändning. Senare i och med genomförandebesluten påverkar en del av objekten trafikledernas servicenivå samt miljön och samhället i större utsträckning. I detta kapitel beskrivs de totala konsekvenserna av de objekt som valts till programmet per trafikledsform.

Planeringsprogrammet innehåller objekt som påverkar den militära rörligheten och försörjningsberedskapen. Med avseende på dessa teman främjar programmet också förhandsplanering som producerar information för en noggrannare fortsatt planering. Konsekvenserna för den militära rörligheten och försörjningsberedskapen beskrivs inte närmare i denna offentliga rapport eller objektspecifikt.

5.1 Vägobjektens konsekvenser

Nya preliminära planeringsobjekt

Av de tretton objekt som föreslagits till planeringsprogrammet och som bedömts med SCORE-metoden i kapitel 3.1.2 valdes tio objekt till planeringsprogrammet. Projektens sammanlagda planeringskostnader är 940 000 euro och genomförandet av projekten skulle enligt preliminära kostnadskalkyler kosta 623 miljoner euro (tabell 12). De slutliga genomförandekostnaderna kommer sannolikt att vara lägre, eftersom ett av målen med förplaneringen är att hitta de effektivaste projektalternativen på de granskade förbindelsesträckorna för den fortsatta planeringen.

Tabell 12. Jämförelse av de valda objekten enligt maximalt score-kostnadsförhållande.

	Planerings-kostnad	Genomföran-dekostnad	Score-poäng	Score-kost-nadsförhål-lande
Valda objekt	940 000	623	1 081	1,73
Val som maximerar Score-kostnadsförhål-landet	850 000	348	1 179	3,39

Valen skiljer sig från prioriteringen i kapitel 3.2.1 så att åtgärdsutredningen för Lv 816 Karlö, VP och Rv 20 på sträckan Kiminge–Kuusamo som bedömts som två delprojekt inte valdes till planeringsprogrammet. I stället för dessa projekt valdes de fyra sista objekten i tabell 1. Det finns ingen stor skillnad mellan de sammanlagda score-poängen för valen, men den valda projektgruppens score-kostnadsförhållande är klart sämre än de val som maximerar score-kostnadsförhållandet. Orsaken till detta är klart högre kostnader för genomförandet av de objekt som valts till planeringsprogrammet.

Utifrån score-poängen uppstår ett behov av att planera de objekt som valts till planeringsprogrammet i huvudsak genom att förkorta restiderna och minska trafikstockningarna, förbättra trafiksäkerheten och utveckla markanvändningen. Behovsområdenas närmare indelning presenteras på bild 8. Hållbarhetsbehoven (grundvatten- och bullerskydd samt främjande av gång och cykling) utgör också tillsammans en betydande behovsgrund. Dessutom motiverades två objekt med låga score-poäng med behovet av militär rörlighet.

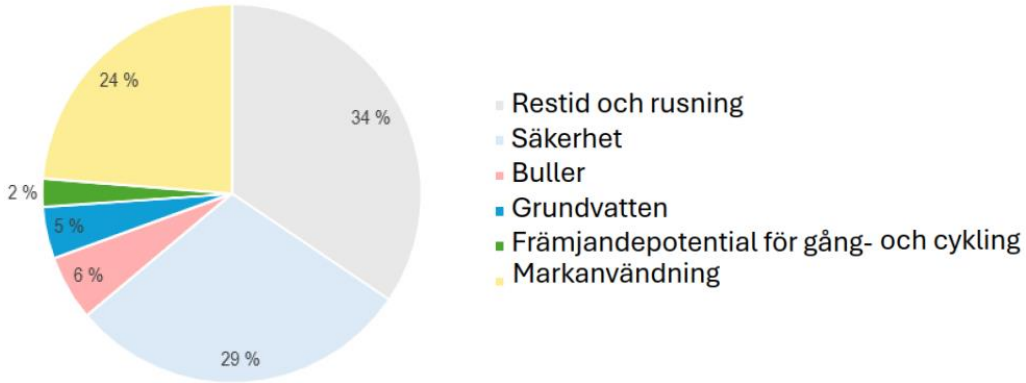

Bild 8. Fördelningen av score-poängen av de valda nya planeringsobjekten per behovsområde

Objekt för fortsatt planering

Av de 14 föreslagna objekten som bedömts med ett grovt nytto-kostnadsförhållande eller genom en projektbedömning valdes fyra objekt till planeringsprogrammet. De valda objekten var huvudsakligen s.k. obestridliga val på basis av konsekvensbedömningen. Ett undantag var projektet Rv 4 vid Oravakivensalmi, som enligt konsekvensbedömningen borde ha förkastats obestridligen.

I tabell 13 jämförs de val som gjorts med de val som baserar sig på PRIO:s NK-optimering. De valda objektens nytto-kostnadsförhållande var mycket högt, men sänktes särskilt av valet av projektet Rv 4 vid Oravakivensalmi. De val som gjordes ledde till förlorad nytta på 58 miljoner euro i förhållande till val enligt NK-optimeringen.

Tabell 13. Jämförelse av objekt som valts till planeringsprogrammet och NK-optimeringen.

	Kostnader milj. €		**Nytta milj. €**		
	Investeringar	**NK-kalkyl**	**NK-förhållande**	**NK-kalkyl**	**Förlorade**
Valda objekt	134	171	2,38	407	58
Föremål för NK-optimering	134	170	2,74	465	0

De objekt som valts för den fortsatta planeringen är klart effektivare än vägprojekt i genomsnitt med tanke på funktionsnyttan. Därför framhävs funktionsnyttan, medan säkerhets- och hållbarhetsnyttorna förblir relativt små. Hållbarhetsnyttornas andel minskas också av att de är negativa i ett av de valda objekten. Bild 9 visar fördelningen av nyttan.

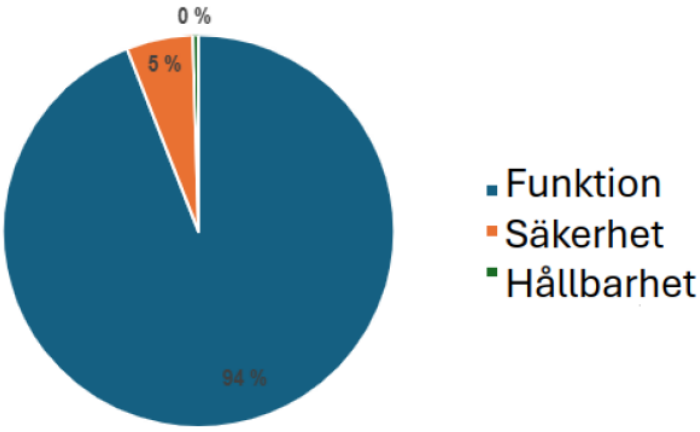

Bild 9. Fördelning av nyttan av de valda objekten för fortsatt planering på olika konsekvensteman.

Bedömning av föremålen för konsekvenserna

Till planeringsprogrammet valdes fyra av de 14 projekt som genomgick en bedömning av de sociala konsekvensernas inriktning. Projekten presenteras i tabell 14. Av dessa fyra projekt skulle i synnerhet tre (Ring II, Ring III, Rv 3 Sääksjärvi–Linnakallio) ha stora positiva konsekvenser för de granskade sårbara grupperna, eftersom projekten ligger i en tätare samhällsstruktur. Det fjärde projektet (Rv 4 Oravakivensalmi) har också positiva konsekvenser, men storleken på sårbara grupper som berörs av konsekvenserna är anmärkningsvärt liten jämfört med de tre andra projekten. Dessa fyra projekt bedömdes inte ha negativa konsekvenser för sårbara grupper.

Tabell 14. Storleken, känsligheten (antalet tjänster inom projektets influensområde) och omfattningen (befolkningsgruppens storlek) av de fyra valda projektens konsekvenser.

	Omfattning			**Känslighet**		
	Tillgänglighet & hinderfrihet	Säkerhet & upplevd säkerhet	Buller	Barn och unga	Rörelsehindrade och äldre personer	Låginkomsttagare
Rv 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio körfältsarrangemang och bullerskydd, VP	1	1	1	2	3	3,5
Förbättring av riksväg 4 vid Oravakivensalmi, Joutsa	1	2	0	1	1	1
Rv 1 och lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo, VP	1	0	2	3,5	3	4
Sv 50 Ring III på sträckan Lv 135 Flygstationsvägen – Sv 45 Tusbyleden VP	2	2	0	4	3,5	4

Det finns relativt många tjänster för varje granskad sårbar grupp inom influensområdet för projekten på Ring II, Ring III och Rv 3 Sääksjärvi–Linnakallio, såsom skolor, dagligvarubutiker och andra närtjänster samt arbetsplatser. Projekten har måttliga konsekvenser för tillgängligheten och hinderfriheten: projekten förbättrar i viss mån busstrafikens smidighet och därmed även trafiksäkerheten. Ännu har man identifierat säkerhetskonsekvenser för förhållandena för gång och cykling. Projektens bullerkonsekvenser är ringa och bullerskydd används redan delvis i projektens influensområden. Antalet invånare per sårbar grupp varierar mellan 1 600 och 3 200 personer för dessa projekt.

Om projektet Rv 4 Oravakivensalmi genomförs har projektet måttliga positiva tillgänglighets- och säkerhetskonsekvenser för de granskade sårbara grupperna. Tillgängligheten och trygghetskänslan i trafiken förbättras om mängden tung trafik på parallellvägen minskar och det byggs en separat gång- och cykelled. Bullerskyddet säkerställs i samband med höjning av hastighetsbegränsningen. Befolkningens storlek per sårbar grupp i projektets influensområde är under 15 personer.

5.2 Banobjektens konsekvenser

Innehållet i planeringsprogrammet för järnvägsnätet grundar sig i stor utsträckning på att främja planeringsberedskapen för objekten i investeringsprogrammet för trafikledsnätet. Programmet innehåller också omfattande utredningar och projektbedömningar på förplaneringsnivå samt mer omfattande utredningar på nätverks- och trafiksystemnivå som producerar en lägesbild och information om behoven av att främja och effekterna av följande planeringsskeden samt främjar planeringsberedskapen. Programmet omfattar också bland annat planering av broobjekt.

Beredningen av och valen i planeringsprogrammet för bannätet grundar sig på de urvalsprinciper för planeringsobjekt som beskrivs i kapitel 4.1. Dessutom har granskningen gjorts på riksnivå enligt olika ämnesområden (såsom trafikplatser, banavsnitt och nätverksbehov, broar). Med de banobjekt som valts till planeringsprogrammet främjas målen i Trafik 12-planen med beaktande av pågående planeringsobjekt, behoven i olika planeringsskeden samt färska läges- och konsekvensuppgifter från planeringsskedena.

Banobjekten prioriteras på lång sikt på riksnivå, och de prioriterade objekten som lyfts fram i programmet väljs ut enligt det verkliga behovet. För bannätets del är planeringsreserven ganska liten och i synnerhet förplaneringsskedet spelar en viktig roll i valet av objekt för fortsatt planering, så att finansieringen av banhållningen i följande skeden riktas till följande planeringsskeden och investeringsprogrammet i rätt tid och i enlighet med behoven och de målsättningar som ställts upp för trafiksystemet. Vid järnvägsplaneringen är den preciserande planeringen och konsekvensbedömningen av stor betydelse. De projekthelheter som ska prioriteras bildas utifrån den konsekvensbedömning som görs i både förutredningen och den fortsatta planeringen.

De objekt som ingår i planeringsprogrammet och deras mål stöder och främjar järnvägsnätets funktion och funktionssäkerhet samt förbättrar huvudledsnätets och det övriga bannätets servicenivå, trafiksäkerhet och ekologiska hållbarhet. På så sätt främjar objekten och programmet rese- och transportkedjornas funktion, näringslivets och järnvägsföretagens verksamhetsförutsättningar och medborgarnas rörlighetsmöjligheter samt den regionala och internationella tillgängligheten. Nyttorna riktas till sårbara befolknings- eller trafikantgrupper och programmet främjar hållbara färd- och transportformer. Vid valet av planeringsobjekt syns också deras minskande inverkan på bannätets reparationsskuld.

5.3 Farledsobjektens konsekvenser

Det enda föreslagna nya farledsprojektet är översiktsplaneringen av fördjupningen av farleden i stamhamnen i Karleby. Det andra ursprungligen föreslagna planeringsprojektet, förplaneringen av fördjupningen av farleden Kuopio–Idensalmi (ingår i helheten för förbättring av farlederna för Saimens råvirkestransporter) startade 2025.

Med de farledsobjekt som valts till planeringsprogrammet (fortlöpande och ett nytt projekt) främjas planeringsberedskapen för de objekt som redan erhållit ett genomförandebeslut och de objekt som ingår i investeringsprogrammet för trafikledsnätet. Förbättringsplanerna för farledsprojekten har att göra med den ökande fartygsstorleken. Fartygen som anlöper Finlands hamnar blir allt längre, bredare och djupare och därför måste farlederna fördjupas och breddas. Om projekten genomförs säkerställer de farledernas servicenivå och säkerhet, minskar transportkostnaderna, inbegripet transporternas energiförbrukning, och förbättrar därmed effektiviteten av sjötransporter av råvaror och produkter samt industrins verksamhetsförutsättningar. En del av projekten är betydande även med tanke på försörjningsberedskapen. Farledsprojekten har också både positiva och negativa miljökonsekvenser. De mest betydande positiva konsekvenserna är minskade utsläpp per transporterat ton och förbättring av fartygstrafikens säkerhet. De negativa konsekvenserna är i allmänhet lokala, pågår under byggtiden och hänför sig till miljökonsekvenserna för farledens närområden.

6 Uppföljning av planeringsprogrammet

6.1 Uppföljning av planeringsobjekten

Framskridandet av planeringsprogrammets objekt följs upp regelbundet med hjälp av rapportering. Vid behov gör man ändringar i planeringsobjektens finansiering. Det är också möjligt att göra ändringar i planeringsprogrammets objekt mitt under året genom att besluta om nya objekt eller avbryta den tidigare beslutade planeringen till exempel på grund av förändringar i verksamhetsmiljön eller behoven. Efter

publiceringen av planeringsprogrammet för 2025–2028 har man beslutat att inleda följande nya planeringsobjekt:

- Rv 8 Virmo bro, Virmo, vägplan
- Rv 21 Maunu–Ropinsalmi, Enontekis, vägplan
- Rv 21 Ropinsalmi–Ailakkalahti, Enontekis, vägplan
- Utredning av ny vägförbindelse till Norvajärvi
- Utredning av nya broplatser, Lappland
- Simulering av effektbehovet och utredning av trafikgranskningar i Tammerforsregionen
- Överensstämmelse med kraven om dubbla användningsområden i TEN-T-nätet, förutredning

Därtill har man efter publiceringen av planeringsprogrammet för 2025–2028 beslutat att avbryta följande planeringsobjekt:

- Lovisabanan, behovsutredning+projektbedömning (förändring av verksamhetsmiljön och behoven)

6.2 Upprätthållande av planreserven

I enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen ska planreserven vara av tillräckligt hög kvalitet och uppdaterad så att beslut om projekten kan fattas utifrån korrekt och tillräcklig information. Med hjälp av valet av objekt i planeringsprogrammet strävar man efter att säkerställa en ändamålsenlig planreserv och planeringsberedskap med tanke på kvaliteten och omfattningen.

Till upprätthållandet av planreserven hör uppföljning av den formella rättskraften, giltigheten och aktualiteten vad gäller utredningsplaner för landsvägar och järnvägar samt väg- och järnvägsplaner som grundar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar och samt banlagen. Förfarandet för beslut om godkännande kan också omfatta ändringssökande, varvid planen kan vara utan laga kraft tills besvärsärendet har avgjorts. Detta kan också påverka beredskapen för genomförande eller riskerna i anslutning till verkställandet av ett beslut som inte vunnit laga kraft. Uppföljningen av aktualiteten och giltigheten av andra förfaranden och tillstånd som möjliggör byggande har också ett samband med upprätthållandet av planreserven. Bland de mest betydande av dessa kan nämnas aktualiteten av förfarandet för miljökonsekvensbedömning (MKB) samt uppföljning av giltighetstiden för vatten- och miljötillstånd som är i kraft en viss tid samt tillstånd till undantag enligt naturvårdslagen.

Det är viktigt att säkerställa att planreserven är uppdaterad, i synnerhet om planeringsprojektet måste vänta på ett genomförandebeslut eller om planens giltighetstid inte längre förfaller till exempel när ett partiellt verkställande av projektet inleds. Säkerställandet av aktualiteten omfattar till exempel

uppföljning av förändringar i verksamhetsmiljön på grund av lagstiftning, såsom reformen av fordonsmått och vägsäkerhetsdirektivet, utveckling av markanvändningen eller näringslivets föränderliga behov. Förändringar kan förutsätta att planeringsprojektens planer uppdateras till exempel i fråga om den tekniska dimensioneringen, konsekvensbedömningen eller kostnadskalkylen.

7 Planeringsbehov under kommande år

När planeringsprogrammet utarbetades utreddes och bedömdes planeringsbehoven för både 2026 och senare år. Till planeringsprogrammet 2026–2029 utsågs i huvudsak endast planeringsobjekt som inleds 2026. Planeringsbehoven kartlades dock längre in i framtiden för att planeringen ska kunna programmeras långsiktigt. I detta kapitel beskrivs de planeringsbehov som presenterats under denna uppdateringsomgång och som inte fick finansiering.

Nästa uppdatering av planeringsprogrammet sker under 2026 så att beslut om nya projekt fattas hösten 2026. Under nästa uppdatering av planeringsprogrammet granskas brådskan och prioriteringen av de planeringsbehov som redan presenterats och som presenteras som nya under nästa omgång.

7.1 Vägobjekt

Nedan listas de vägobjekt som presenterades i planeringsprogrammet för 2026–2029 som genomgick bedömning och för vilka inget beslut har fattats. I listan används förkortningar för planeringsskedena. Av dessa förkortningar avses med VP vägplan, BP byggplan, VBP väg- och byggplan, MKB miljökonsekvensbedömning, ÅP åtgärdsplan och 4-F ombyggnad till fyra körfält. *-tecken efter namnet tyder på att tidpunkten för genomförandet av objektet beror på hur den aktuella industriinvesteringen/gruvan framskrider. Det har inte fastställs ett planeringsskede för alla föreslagna objekt. Listan är i vägnummerordning.

- Rv 2 förbättring vid Ulvsby centrum, VP
- Rv 2 Harjavalta–Björneborg ombyggnad till fyra körfält, MKB och UP
- Rv 2 Harjavalta–Ulvsby ombyggnad till fyra körfält, MKB och UP
- Rv 3 Helsingby–Laihela, vägplaneringens första etapp
- Rv 3 förbättring i Jalasjärvi–Laihela, uppdatering av de gamla vägplanerna
- Rv 3 Lembois–Birkala, VP
- Rv 4 / rv 8 Haaransilta planskilda anslutning och rv 8 utveckling vid Limingo, VP
- Rv 4 VP för Hartola (delprojekt i etapp 1 av Lusi-Oravakivensalmi)
- Rv 4 Ring III–Kervovägen, VP
- Rv 4 Lusi–Oravakivensalmi delprojekt VP (övriga objekt i etapp 1)
- Rv 4 förbättring sv 77 (södra)–Saikaa anslutning, Viitasaari

- Rv 4 förbättring sv 77 norra–Pihtipudas
- Rv 4 förbättring vid Leivonmäki tätort, Joutsa
- Rv 4 förbättring vid anslutningen av landsväg 618, Toivakka, VP
- Rv 4 förbättring vid Mämmensalmi, MKB behovsprövning
- Rv 4 förbättring vid Pihtipudas, Pihtipudas
- Rv 4 förbättring på sträckan Kalaniemi–stamväg 77 (södra), Äänekoski och Viitasaari, VP
- Rv 4 förbättring på sträckan Markkula–Konginkangas, Äänekoski, VP
- Rv 4 förbättring på sträckan Pihtipudas–landskapsgränsen
- Rv 4 förbättring på sträckan Saikaa–Taimoniemi (sv 77 norra), Viitasaari, VP
- Rv 4 Pulkkila–Haurukylä väg med kontinuerlig omkörningsfil, etapp 1, VP
- Rv 4 Simo älvs bro, VP
- Rv 4, sv 81, lv 9442 gång- och cykelled, "Brolänken", VBP
- Rv 5 förbättring på sträckan Hietanen–Pitkäjärvi, Hirvensalmi och S:t Michel, UP
- Rv 5 vid Sodankylä, VP*
- Rv 6 Joensuu–Kajana, utvecklingsutredning
- Rv 8 förbättring av Hopsala anslutning, VP
- Rv 8 Kvevlax planskilda anslutning, VP
- Rv 8 Raumo–Euraåminne 4–F, VP
- Rv 8 Nousis–Virmo 4F, MKB och UP
- Rv 9 och 23 förbättring av anslutningen samt omkörningsfils- och anslutningsarrangemang
- Rv 9 förbättring Hiidenmäki–Säyrylä, Jämsä
- Rv 9 förbättring vid Länkipohja tätort
- Rv 9 förbättring på sträckan Niemisjärvi–Hankasalmi centrum
- Rv 9 förbättring på sträckan Juokslahti–Painaa, VP
- Rv 9 förbättring på sträckan Kanavuori–Lievestuore
- Rv 9 förbättring vid Korpilahti
- Rv 9 förbättring på sträckan Lievestuore–Niemisjärvi
- Rv 9 förbättring på sträckan Lullinvuori–Hiidenmäki, Jämsä, VP
- Rv 9 förbättring på sträckan Muurame–Keljonkangas (Jyväskylä)
- Rv 10 kurvan i Lundo (ny vägförbindelse), MKB och UP
- Rv 12 vid Nokia och Kahtalammi planskilda anslutning etapp 1, VP
- Rv 13 förbättring vid Asemankannas i Saarijärvi, ORP
- Rv 13 Savitaipale–Lemi, etapp 2, VP
- Rv 15 nivåutjämning av Valkeala huvudanslutning, VP
- Riksväg 15 Valkeala–Ristiina, ÅP
- Rv 18 Gång- och cykelled på riksväg 18 på sträckan Keljo–Kukkumäki
- Rv 18 Kivistöntie planskilda anslutning, VP
- Rv 18 omkörningsavsnitt Peräläntie–Höysäläntie och Valtaala–Leväluhdantie samt Storkyro planskilda anslutning, VP
- Rv 18 avlägsnande av Sydänmaa plankorsningar, Alavo, UP

- Rv 19 och sv 63 Lappo–Kauhava gång- och cykelled, VP
- Rv 20 åtgärdsutredning på sträckan Kiminge–Kuusamo
- Rv 24 uppdatering av utvecklingsutredningen och projektbedömning
- Rv 25 Hyvinge–Mäntsälä, etapp 2, VP (resten av objekten)
- Rv 26 Fredrikshamn–Davidstad, etapp 2, VP
- E18 (Sv 40) på sträckan rv 8–rv 10, UP (och MKB)
- Sv 50 Ring III på sträckan Gamla Borgåvägen–Lahtisvägen, VP
- Sv 67 Ilmola–Seinäjoki första etappen av vägplaneringen
- Sv 67 förutredning om projektifieringen av Ilmola–Kurikka–Kauhajoki
- Sv 67 förnyande av Pitkäkoski broar V-717 och V-1714, VP
- Sv 78 Kajaanintie, Jätkänkynttilä–Pöykkölä, VP
- Sv 79 Kittilä–Levi gång- och cykelled, VBP
- Sv 79 Kittilä kyrkby BP
- Sv 80 Sodankylä–Vuomanperä, VP*
- Sv 82 Vikajärvi–Kemijärvi, VP
- Lv 101 Ring I på sträckan rv 3–sv 45, VP
- Lv 145 Träskändavägens kvalitetskorridor för gång och cykling, VP
- Lv 185 Åbo–Nådendal, förutredning
- Lv 185 Åbo–Nådendal, UP
- Lv 312 Lahtis–Nastola kvalitetskorridor för gång och cykling, VP
- Lv 355 Merituulentie, VP
- Lv 637 förbättring på sträckan Kuormaajantie–Laukas tätort
- Lv 637 förbättring på sträckan Sorastajantie–Kuormaajantie
- Lv 663 reparation av stadsbron och banken i Kristinestad, VP
- Lv 816 breddning på sträckan Huikku–Ailasto och Sauvola–Marjaniemi, Karlö, VP
- Lv 827 och 18637 gång- och cykelled på sträckan Tyrnävä–Murto, Tyrnävä, VP
- Lv 941 Ranua–Posio, VP
- Lv 955 Hanhimaa–Pokka, VP
- Lv 955 Pokka–Repojoki, VP
- Lv 965 Pelkosenniemi–Savukoski, VP*
- Lv 967 och lv 9671 Savukoski–Martti, VP*
- Lv 1002 och 11039 Skåldö bro, VP
- Lv 2470 (T715) Peipohja östra överfartsbro, VP
- Lv 2850 Riihimäki–Hyvinge kvalitetskorridor för gång och cykling, VP
- Lv 3003 förnyande av Moisio överfartsbro (H-151 och H1236), Lembois, VP
- Lv 9643 Kemijärvi (Patokangas)–Varrio, VP*
- Lv 9671 Martti–Rovala–Sokli, BP*
- Lv 12003 ersättning av Mossala färja med en bro, UP (och MKB)
- Lv 12005 ersättning av Saverkeit färja med bro, UP (och MKB)
- Lv 14871 gång- och cykelled på Kaljaniementie, VP

- Utredning av planskild anslutning, Livskraftscentralen i Österbotten
- Östra Finlands logistikutredning, Livskraftscentralen i Östra Finland
- O-930 Koskela överfartsbro, Uleåborg, BP
- Oravakivensalmi–Kanavuori, Joutsa, Toivakka och Jyväskylä
- Utredning om behovet av att förbättra planskilda anslutningar på livliga vägar, Livskraftscentralen i Österbotten
- Tusby östra led, VP

7.2 Banobjekt

I detta kapitel presenteras banobjekt som behandlats i beredningen av planeringsprogrammet 2026–2029 och som preliminärt har programmerats eller på annat sätt identifierats som möjliga att påbörja 2027–2029. Objekten befinner sig i mycket olika skeden av planeringen och på listan finns flera objekt vars planeringsberedskap ännu inte är tillräcklig eller som ännu inte är färdiga för beslut.

År 2026 färdigställs förplaneringen särskilt i anslutning till bangårdar och persontrafikstationer. Behovet av fortsatt planering för de följande åren preciseras i fråga om dessa i följande planeringsprogram. Även genom annan pågående och kommande planering kommer det sannolikt att finnas behov av fortsatt planering för de kommande åren. Nedan följer en lista över identifierade objekt som eventuellt startar senare.

- Bangårdar och persontrafikplatser, fortsatt planering inklusive utredningar med anknytning till spårreformen
- Eventuella utredningar/planer med anknytning till spårreformen
- Eventuella utredningar/planer med anknytning till spårviddshelheten
- Eventuell fortsatt planering av kraven på dubbla användningsområden
- Planeringsobjekt med anknytning till MBT-avtal
- Spår för banhållningen i Norra Finland, åtgärdsutredning
- Lovisabanan, behovsutredning och projektbedömning
- Ihala–Viheriäinen, behovsutredning
- Funktionell utredning av trafikplatsen i Tavastehus
- Riihimäkis nya lastningsplats för råvirke, järnvägsplan
- Idensalmiregionens nya lastningsplats för råvirke, järnvägsplan
- Kyrö, förbättring av lastningsplatsen för råvirke, järnvägsplan
- Separata förutredningar om bannätets lastningsplatser för råvirke, bland annat Åtgärdsutredning för utveckling av lastningsplatsen i Parkano
- Laurila–Kemijärvi, plankorsningsutredning
- Dubbelspåret i Lielax–Lakiala, järnvägsplan

- Broobjekt (såsom förnyande av dammbroarna mellan Kemi älv och Isohaara, UP/MKB, järnvägsplan)

7.3 Farledsobjekt

Planeringsprogrammet för farleder grundar sig på de projekt som lyfts fram i investeringsprogrammet och på aktörernas nya projektförslag, vars preliminära projektbedömning förutsätter en preliminär plan för dessa projekt. På längre sikt har näringslivets föränderliga behov och stora investeringsbeslut en avgörande inverkan på planeringsbehoven och därigenom på planeringsprogrammets innehåll. Därför är det utmanande att förutse planeringsbehoven för de kommande åren och behoven presenteras inte här som specificerade planeringsobjekt.

8 Presentationer av programmets planeringsobjekt

Det finns mer information om flera planeringsobjekt på Trafikledsverkets webbplats: https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/hankkeiden-suunnittelu/suunnittelukohteiden-tiedot/hankekortit (på finska).

8.1 Vägobjekt

I detta kapitel presenteras landsvägsnätets väg- och byggplaner samt utredningsplaner som pågår 2026 i planeringsprogrammet i vägnummerordning och planernas innehåll beskrivs i korthet. Samma objekt listas i kapitel 4.2 och presenteras också på kartan (Bild 5).

Väg- och byggnadsplaner

Rv 1 och lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo, vägplan (Ny)

Geometrin och kapaciteten (extra körfält) av rampen som leder till Ring II söderut förbättras. Den korta växlingssträckan mellan Knektbron och Smedsknuten avlägsnas. Kapaciteten av körbanan som leder västerut på riksväg 1 mellan Torvknuten och Ring II säkerställs och bullerkonsekvenserna åtgärdas med bullerhinder. Kapaciteten på körbanan som leder norrut på Ring II förbättras vid södra kanten av Smedsknuten (extra körfält) och mötesolyckor förhindras (mitträcke) på avsnittet i södra delen av Smedsknuten på Ring II på körbanan med två körfält.

Trafikens smidighet förbättras avsevärt på den norra körbanan på riksväg 1, rampen som leder till Ring II söderut samt på båda körbanorna på Ring II vid södra kanten av Smedsknuten. Trafiksäkerheten inom åtgärdernas influensområde förbättras i och med bättre smidighet och separerade körriktningar. Särskilt köerna som sträcker sig till Åboleden orsakar en betydande risk för påkörning bakifrån. Vägtrafikutsläppen minskar. Antalet personer som exponeras för buller minskar med ca 650. Trafikens förbättrade smidighet på Åboledens västra körriktning till följd av projektet gör busstrafiken smidigare, särskilt i eftermiddagsrusningen.

Rv 3 förnyande av Salmi bro, Ikalis, vägplan (Ny)

Ersättning av bron som är i dåligt skick med en ny bro antingen på sin nuvarande plats eller byggande av en ny bro bredvid den nuvarande bron. Riksvägen är en del av det övergripande TEN-T-nätet.

Rv 3 Sikuri–Ikalis (Kyrofors–Ikalis), vägplan

Riksväg 3 förbättras till en väg med en kontinuerlig omkörningsfil och mitträcke på sträckan mellan Kyrofors och Ikalis planskilda anslutningar. På riksvägssträckan byggs en ny planskild anslutning och alla nuvarande plankorsningar avlägsnas. I Ikalis byggs en korsningsbro vid anslutningen som ska stängas av vid Patrakantie. De nuvarande omkörningsfilerna förlängs och mitträcke byggs på de avsnitt som saknar mitträcke. Det byggs en vägförbindelse mellan de planskilda anslutningarna som är parallell med riksvägen (landsväg/gata). Riksvägens långsamma trafik samt gång och cykling dirigeras till parallellvägen. Det vidtas bullerbekämpningsåtgärder på riksväg 3.

Riksväg 3 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Målet är att uppnå en servicenivå enligt huvudledsförordningen på riksväg 3 genom att göra riksvägstrafiken smidigare och säkrare samt säkerställa den nuvarande och planerade markanvändningens kopplingar till riksvägen.

Rv 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio körfältsarrangemang och bullerskydd, vägplan (Ny)

Byggandet av tredje körfält mellan Lakalaiva planskilda anslutning och Sarankulma planskilda anslutning underlättar problemen på den mest stockade punkten på Tammerfors västra ringväg. Den genomsnittliga dygnstrafiken på sträckan är cirka 54 000 fordon/dygn, varav den tunga trafiken utgör cirka 3 800 fordon/dygn. Dessutom omfattar planeringen mindre körfältsarrangemang på andra planeringsavsnitt. Syftet med körfältsarrangemangen är att förbättra trafikens smidighet och säkerhet särskilt i riktningen av riksväg 3. Planeringen omfattar planering av bullerskydd, eftersom vägavsnittet är ett av de besvärligaste i Tammerfors stadsregion med avseende på trafikbuller.

Rv 3 Ylöjärvi–Tavastkyro, vägplan

Riksväg 3 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Vägplanen för riksväg 3 Ylöjärvi–Tavastkyro i målläge som en 2+2-filig riksväg med mitträcke och planskilda anslutningar. Projektet förbättrar trafiksäkerheten och servicenivån väsentligt på det livligt trafikerade riksvägsavsnittet.

Riksvägen förbättras på sin nuvarande plats på Tavastkyrosidan från Hanhijärvi till Miharintie (lv 2624) anslutning, varefter en helt ny riksvägssträcka byggs cirka 10 kilometer norr om den nuvarande sträckningen. I Ylöjärvi ansluts riksvägens sträckning till stamväg 65, som förbättras på sin nuvarande plats söder om Elovainio anslutning och ansluter till den nuvarande ringvägen. Det byggs två nya planskilda anslutningar i början och slutet av riksvägens nya sträckning vid Sasi samt på stamväg 65. Dessutom förnyas Elovainios nuvarande planskilda anslutning till en planskild anslutning med rondell. Riksvägens nuvarande sträckning förblir en parallellväg. Projektet omfattar gång- och cykelvägar, bullerbekämpning samt viltstängsel. Projektet kan genomföras i etapper.

Rv 4 planering av projektet Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi

Riksväg 4 (E75) är en viktig riksomfattande huvudvägsförbindelse från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland och en del av TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren från Helsingfors till Keminmaa. Rv 4 från Keminmaa till Utsjoki är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Riksvägen hör till huvudlederna i Finlands landsvägsnät. Vägsträckan Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi (36 km) är en central del av den internationella trafikkorridoren som fungerar som landskapets förbindelse till övriga Finland samt Sverige och Norge. Utrednings- och vägplaneringen för riksväg 4 Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi har beviljats FSE-stöd.

Syftet med åtgärderna är att förbättra trafiksäkerheten, smidigheten, förutsägbarheten, verksamhetsförutsättningarna för näringslivet, transporternas ekonomiska effektivitet, utvecklingen av markanvändningen och förhållandena för lätt trafik samt att minska utsläppen och bullerstörningarna. Projektet har fått en separat fullmakt som riksdagen beviljat i budgeten för utrednings- och vägplanen.

*Rv 4 Ijo omfartsväg, vägplan***

Riksväg 4 (E75) är en viktig riksomfattande huvudvägsförbindelse från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland och en del av det internationella TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. Riksvägen hör till huvudlederna i Finlands landsvägsnät.

I projektet byggs riksväg 4 på en ny plats på ett cirka 17 kilometer långt avsnitt öster om Ijo tätort på sträckan Räinänperä–Norra Ijos raksträcka (Ijo omfartsväg). Projektet omfattar tre planskilda

anslutningar, en infartsväg till centrum och två vattendragsbroar i Ijo älv. Vid stationsbyn byggs cirka 3,5 km bullerskydd. Projektet omfattar inget grundvattenskydd.

Målet är att förbättra trafikens smidighet och säkerhet på förbindelsesträckan genom att avlägsna flaskhalsen och skapa en smidig trafikförbindelse på Uleåborg–Kemi-sträckan. Målet är också att förbättra funktionssäkerheten, restidernas förutsägbarhet och specialtransporternas smidighet på förbindelsesträckan.

Rv 4 vid Jyväskylä, vägplan

Riksväg 4 (E75) är en viktig riksomfattande huvudvägsförbindelse från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland och en del av det internationella TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. Riksvägen hör till huvudlederna i Finlands landsvägsnät.

Smidigheten och säkerheten på riksväg 4 förbättras mellan Aholaita och Lohikoski genom att bygga en ny planskild anslutning och genom att riva ramperna på den nuvarande planskilda anslutningen i Tourula. Arrangemangen för de planskilda anslutningarna mellan Lohikoski och Aholaita förbättras bl.a. genom att bygga nya ramper. Målet av projektet är en trygg riksvägsförbindelse på hög nivå med förutsägbara restider, som möjliggör den nationella transportkedjans funktion och transporternas punktlighet även under rusningstid. Projektet förbättrar riksvägens funktionssäkerhet.

Rv 4 förbättring av reservlandningsplatsen i Joutsa och Joutsansalmi II bro, vägplan

Riksväg 4 (E75) är en viktig riksomfattande huvudvägsförbindelse från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland och en del av TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. Riksvägen hör till huvudlederna i Finlands landsvägsnät. Riksväg 9 (E63), som går längs samma sträcka, är en viktig del av den nationella och internationella öst-västförbindelsen och förbindelsen Jyväskylä–Kuopio förbinder tillväxtcentrumen i Mellersta Finland och Norra Savolax. Riksväg 9 är en del av det övergripande TEN-T-nätet.

Joutsansalmi II bro på riksväg 4 har otillräcklig bärkraft och är i dåligt skick, vilket begränsar de tunga specialtransporterna. I projektet förnyas Joutsansalmi II bro och samtidigt förbättras riksväg 4 så att den motsvarar trafikens behov samt säkerställs reservlandningsplatsens funktionssäkerhet. Det byggs en parallellväg och ett viltstängsel vid reservlandningsplatsen, antalet plankorsningar på riksvägen i planeringsområdet minskas och dessutom förbättras gång- och cykelförbindelserna samt förutsättningarna för användning av kollektivtrafiken.

Målet med projektet är att göra trafiken smidigare och säkrare samt restiderna mer förutsägbara. Målet är också att trygga funktionssäkerheten och försörjningsberedskapen på riksväg 4.

Rv 5 förnyande av Savilahti bro, S:t Michel, vägplan

Riksväg 5 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Savilahti bro på riksväg 5 är en spänd kontinuerlig lådbalkbro i betong med fyra öppningar som är i dåligt skick och som byggdes i början av 1980-talet. Den genomsnittliga dygnstrafiken vid bron på riksväg 5 är cirka 25 000 fordon, varav den tunga trafiken utgör 6 procent. I specialinspektionen av bron har man observerat brott i brons spännstål samt saltvatten i spännstålens skyddsrör. Brons bärförmåga har försämrats på grund av skadorna.

Bron begränsar för närvarande passagen för tunga specialtransporter och i det nuvarande skicket skulle det inte heller vara möjligt att öppna upp en HCT-rutt för tyngre massor över bron. Det är inte möjligt att förbättra brons bärkraft utan att förnya bron. Den nya bron förbättrar transporternas effektivitet, tryggar trafikledsnätets funktion och försörjningsberedskap samt minskar reparationsskulden.

Rv 6 och lv 365 förbättring genom att bygga en gång- och cykelväg på sträckan Koria (Nappa)–Kuusankoski (Vanhainkodintie), vägplan

I projektet förbättras gång- och cykelvägen mellan stadsdelen Nappa som hör till Kouvola stad och Kuusankoski, eftersom det på denna sträcka finns ett tydligt behov av och en betydande brist på gång- och cykelförbindelser, vilket minskar den lätta trafikens attraktivitet mellan stadsdelarna i Kouvola stadsregion.

Rv 6 vid Kouvola (Keltti–Puhjo, ersättningsinvestering för Keltti bro), byggplan

Rv 6 är en av huvudförbindelserna för trafiken från Sydöstra och Östra Finland till huvudstadsregionen och hamnarna vid kusten. Den är osäker vid Kouvola och har en avvikande kvalitetsnivå. Rv 6 är en del av det övergripande TEN-T-nätet.

Målet är att trygga trafiken vid bron över Kymmene älv samt att göra den långväga trafiken smidigare och säkrare på den livligaste sträckan på riksväg 6. Samtidigt elimineras de viktigaste förbindelserbristerna för gång och cykling. I målläget är riksväg 6 en motortrafikled och söderut från Koria har den en omkörningsfil och ett mitträcke. Keltti bro över Kymmene älv repareras och en ny bro byggs bredvid den för att sköta trafiken. Sträckan mellan Keltti och Puhjo (4,6 km) breddas till fyra körfält och de planskilda anslutningarna förbättras. Det byggs en ny planskild anslutning västerut på Niskalantie och en parallellgata till Tervaskangas. Samtidigt genomförs en ny gång- och cykelled samt nödvändig bullerbekämpning. Dessutom förnyas andra broar i dåligt skick. Suvioja planskilda anslutning och andra vägarrangemang i östra delen genomförs senare.

Rv 8 och lv 724 Vasa förbindelseväg på sträckan Metviken–Smedsbyvägen, uppdatering av vägplanen (Ny)

Projektet är en fortsättning på den första etappen av Vasa förbindelseväg som fått finansiering för genomförandet. Det finns en över 10 år gammal vägplan för projektet, vars godkännande länge har väntat på en planändring. Planändringen är nu klar, så planen granskas och godkänns.

Rv 8 breddning av Bäckliden–Brännbacken, vägplan

Riksväg 8 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Sträckan Bäckliden–Brännbacken är för smal för riksvägstrafik. I projektet breddas vägen till målbredden.

Rv 8 Virmo bro, Virmo, vägplan

Riksväg 8 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Virmo bro på den livligt trafikerade sträckan på riksväg 8 är en plattrambro av armerad betong som är i dåligt skick. Bron ska förnyas. Brons vägbankar är inte tillräckligt stabila och detta belastar brons fundament och medför utmaningar för bärkraften. Bron begränsar också de allra tyngsta specialtransporterna.

Rv 8 Ytterjeppo anslutning, Nykarleby, vägplan

Riksväg 8 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Riksväg 8 och 19 förbinder städerna och hamnarna i västra Finland och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Målet med projektet är att förbättra riksvägsanslutningen och säkerheten på riksväg 8.

Målet med projektet är att göra trafiken smidigare och säkrare samt höja riksvägarnas hastighetsbegränsningsnivå (målhastigheten på riksväg 8 är 100 km/h).

Rv 9 Aura centrums planskilda anslutning, vägplan

Riksväg 9 är en viktig transportväg för inlandets exportindustri till hamnarna i Åboregionen och del av det övergripande TEN-T-nätet. Pendlingstrafiken på vägen är livlig nära Åbo. Vägens främsta problem är det stora antalet allvarliga trafikolyckor. De tätt liggande anslutningarna och bristen på säkra omkörningsmöjligheter orsakar variationer i hastighetsnivån och olyckor. De mest brådskande delprojekten på förbindelsesträckan har bedömts vara ombyggnaden av Lundo–Aura till fyra körfält, omkörningsfiler med mitträcke mellan Aura–Humppila (tre par omkörningsfiler) och Aura planskilda anslutning. Av dessa har

vägplanen för ombyggnad av Lundo–Aura till fyra körfält vunnit laga kraft, planerna för omkörningsfiler håller på att färdigställas och planeringen av Aura planskilda anslutning håller på att starta.

Rv 9 Jämsä–Korpilahti, anslutnings- och omkörningsarrangemang, ändring av vägplanen

Riksväg 9 är en del av en viktig nationell och internationell tvärförbindelse mellan öst och väst och förenar Tammerfors och Jyväskylä växande stadsregioner. Riksväg 9 är en del av det övergripande TEN-T-nätet och har i kommunikationsministeriets huvudledsförordning fastställts höra till servicenivåklass I. Den är också en del av nätverket för stora specialtransporter.

Riksväg 9 (E63) görs smidigare och säkrare genom byggande av nya omkörningsfiler och förbättring av de nuvarande omkörningsarrangemangen. Plankorsningarna förbättras till planskilda anslutningar och det görs arrangemang för enskilda vägar.

Rv 9 förbättring vid Leppävesi bro, Jyväskylä, vägplan

Riksväg 9 är en central förbindelse i öst-västlig riktning som hör till landsvägarnas huvudledsnät och det övergripande TEN-T-nätet. Riksväg 9 är en del av stamförbindelsen för tung trafik. Det finns betydande brister och flaskhalsar på förbindelsesträckan Kanavuori–Lievestuore, särskilt vid de två kritiska broarna, Leppävesi och Metsolahti bro.

I vägplanen undersöks byggandet av en ny bro för att ersätta nuvarande Leppävesi bro med bristande bärkraft. Om man på grund av brons skick skulle bli tvungen att begränsa trafiken skulle det orsaka betydande olägenheter särskilt för näringslivets transporter. Målet med projektet är att göra trafiken smidigare och säkrare samt restiderna mer förutsägbara.

Rv 9 förbättring vid Metsolahti bro, Laukas, vägplan

Riksväg 9 är en central förbindelse i öst-västlig riktning som hör till landsvägarnas huvudledsnät och det övergripande TEN-T-nätet. Riksväg 9 är en del av stamförbindelsen för tung trafik. Det finns betydande brister och flaskhalsar på förbindelsesträckan Kanavuori–Lievestuore, särskilt vid de två kritiska broarna, Leppävesi och Metsolahti bro.

I vägplanen undersöks byggandet av en ny bro söder om nuvarande Metsolahti bro med bristande bärkraft, och samtidigt ändras brons höjdnivå från nuvarande. Om man på grund av brons skick skulle bli tvungen att begränsa trafiken skulle det orsaka betydande olägenheter särskilt för näringslivets transporter. Målet med projektet är att göra trafiken smidigare och säkrare samt restiderna mer förutsägbara.

Rv 12 Joutjärvi–Nyby, vägplan

Riksväg 12 är en nationellt och internationellt viktig tvärförbindelse mellan Lahtis och Kouvola och en del av det övergripande TEN-T-nätet. Den nuvarande förbindelsesträckan har en varierande kvalitetsnivå och är varken smidig eller säker. Riksvägssträckan mellan Joutjärvi och Nyby är förbindelsesträckans livligaste sträcka och numera en bredfilsväg med dålig trafiksäkerhet där farliga omkörningar förekommer ofta.

I vägplanen förbättras riksvägen på sin plats och de nuvarande planskilda anslutningarna i Joutjärvi, Villähde, Nastola och Nyby förbättras. Det byggs en ny planskild anslutning i Kolava som förenar Karistoområdet och landsväg 312 med riksvägen. Dessutom förbereder man sig på att bygga en planskild anslutning i Veljeskylä. Det byggs viltstängsel längs hela vägsträckan, omfattande bullerbekämpning samt nödvändiga grundvattenskydd. Målet med projektet är att väsentligt förbättra säkerheten, smidigheten, funktionssäkerheten och förutsägbarheten när det gäller långväga transporter och persontrafik.

Rv 9 Tammerfors–Orivesi, sträckan Käpykangas–Orivesi, vägplan

Riksväg 9 (E63) har en mycket central betydelse som en del av Finlands huvud. Vägen utgör en av Finlands viktigaste korridorer för långväga transporter i öst-västlig riktning och är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Riksväg 9 är en viktig förbindelse för näringslivets transporter mellan Mellersta Finland och Birkaland.

Vägplanens målläge är en motortrafikväg med 2+2 filer, där anslutningarna är planskilda anslutningar. På vägsträckan mellan Käpykangas och Orivesi byggs tre planskilda anslutningar (Säynäjärvi, Yliskylä och Oritupa). Dessutom förbättras den nuvarande planskilda anslutningen i Orivesi. I samband med vägplanen byggs också en parallellväg som omfattar hela planeringsområdet och som i huvudsak grundar sig på det befintliga vägnätet.

För projektets del strävar man särskilt efter bättre trafiksäkerhet och smidigare långväga gods- och persontrafik. Dessutom strävar man efter att minska de miljöolägenheter som trafiken orsakar (särskilt buller).

Rv 12 Tammerfors (Alasjärvi)–Kangasala (Huutijärvi), vägplan

Riksväg 12 är en av Finlands viktigaste tvärgående förbindelser och en del av det övergripande TEN-T-nätet. Riksvägen spelar en betydande roll i Tammerfors stadsregion som en nationell, regional och lokal förbindelse. Planeringsavsnittet har betydande brister vad gäller trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. Riksvägen är i dag en motortrafikled med ett körfält. Den förbättrade vägsträckans längd är ca 12 km. Vägsträckan är regelbundet överbelastad vid pendling.

Förbättring av riksvägen 12 är av stor betydelse för möjligheterna till markanvändning i stadsområdet. Projektet omfattar byggande av fyra körfält på riksvägen genom att bygga ett nytt körfält i början av vägavsnittet norr om det nuvarande körfältet och i slutet söder om det nuvarande körfältet.

Rv 12 och sv 65, Vaitinaros planskilda anslutning, Tammerfors, vägplan

Riksväg 12 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. I och med färdigställandet av Strandtunneln i Tammerfors har det ökade kapacitetsproblemet vid Vaitinaros anslutning för Rv 12 och Sv 65 ofta lett till att Strandtunnelns västra riktning har stängts. Vaitinaros anslutning ligger 2,5 km väster om tunneln.

För att säkerställa funktionaliteten i Vaitinaros anslutning och ansluta det nya bostadsområdet Hiedanranta till trafiknätet behövs en ny planskild anslutning för riksväg 12. Syftet med projektet är att förbättra kapaciteten i Vaitinaros anslutning och möjliggöra utvecklingen av markanvändningen i Hiedanranta-området samt skapa trafikförbindelser till området. Hiedanrantas trafiksystem är starkt beroende av spårvägen, men kräver även funktionella anslutningar till stamväg 65.

Rv 20 Korvenkylä–Kiminge, vägplan

Riksväg 20 på sträckan Uleåborg–Kuusamo betjänar den regionala pendlings- och ärendetrafiken, den långväga trafiken till nordöstra Österbotten samt näringslivets transporter. Vägen är också en viktig rutt inom turismen.

Projektet förbättrar avsevärt smidigheten i pendlings- och ärendetrafiken på sträckan Uleåborg–Kiminge och eliminerar den dagliga rusningen. Projektet förkortar restiderna, förbättrar trafiksäkerheten samt minskar risken för förorening av grundvattnet och olägenheterna av trafikbuller. Utredningsplanen för objektet färdigställs i början av 2026 och därefter påbörjas vägplanen.

Rv 21 Maunu–Ropinsalmi, Enontekis, vägplan och Rv 21 Ropinsalmi–Ailakkalahti, Enontekis, vägplan

Riksväg 21 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Planeringsskedets vägavsnitt ingår i det nationella huvudledsnätet (nivå II) och är viktiga internationella förbindelser (E8) till norra Norge. Avsnitten uppfyller inte servicenivåmålen för huvudlederna. Vägen är smal, har dålig geometri, är i dåligt skick och har sämre trafiksäkerhet än genomsnittet.

Målet är att vägen uppfyller trafik- och trafiksäkerhetsmålen för huvudlederna, vägens bredd är 9 m, geometrin och konstruktionen har iståndsatts och mötena sker säkert. Projektets resultat är en hastighetsbegränsning på 100 km/h, trafiken löper smidigt, effektivt och rörligheten är säker för alla transportsätt under alla årstider. Dessutom är restiderna rimliga och förutsägbara och områdets tillgänglighet, den

långväga trafikens säkerhet och smidighet förbättras samt näringslivets verksamhetsförutsättningar tryggas och vägunderhållet blir effektivare. FSE-stöd har beviljats för utarbetandet av vägplanerna.

Rv 25 Hyvinge och Mäntsälä, vägplan

Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä (159 km) hör till landsvägarnas huvudleder och är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Den är Västra Nylands huvudförbindelse mot huvudstadsregionen och den mest betydande tvärförbindelsen i Västra och Mellersta Nyland nära huvudstadsregionen. Dessutom fungerar riksvägen som landsvägsförbindelse till Hangö hamn och är en betydande förmedlare av godstrafik. Riksväg 25 är en betydande tvärgående förbindelse särskilt för den tunga trafiken mellan Hyvinge och Mäntsälä. Säkerheten på vägen och smidigheten i trafiken är dålig. Den tunga trafikens volym beräknas öka betydligt i framtiden i och med att nya logistikcentraler byggs i området.

Planeringsobjektet är den första delen av målet att senare ändra riksväg 25 till en väg med kontinuerlig omkörningsfil på hela Hyvinge–Mäntsälä-sträckan. I objektet ändras anslutningarna vid Ahdenkalliontie och Ridasjärventie till planskilda anslutningar och mellan anslutningarna byggs ett par omkörningsfiler, Aeros anslutning byggs som en kanaliserad plankorsning, den planskilda anslutningen vid riksväg 4 kompletteras med en rak ramp från västra riksväg 25 till riksväg 4 söderut samt genomförs fria högersvängar vid anslutningen vid landsväg 140 på västra sidan av landsväg 140. Projekten är en del av åtgärderna i Rv 25 Hangö–Mäntsälä etapp 2. Åtgärderna i etapp 2 omfattar också Kapuli planskilda anslutning, som betjänar utvecklingen av kommunens markanvändning och är ett eventuellt planeringsavtalsobjekt.

Rv 25 Ekenäs anslutningar, vägplan

Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä (159 km) hör till landsvägarnas huvudleder och är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Den är Västra Nylands huvudförbindelse mot huvudstadsregionen och den mest betydande tvärförbindelsen i Västra och Mellersta Nyland nära huvudstadsregionen. Dessutom fungerar riksvägen som landsvägsförbindelse till Hangö hamn och är en betydande förmedlare av godstrafik.

I objektet byggs Langansböle och Västerbacka planskilda anslutningar med parallella väg-, bullerbekämpnings- och grundvattenskyddsarrangemang. Dessutom omfattar projekthelheten för Ekenäs anslutningar de raka ramperna på riksvägens norra sida vid Formansalléns planskilda anslutning, för vilka det finns en gällande vägplan.

Sv 50 Ring III på sträckan Lv 135 Flygstationsvägen–Sv 45 Tusbyleden, etapp 1, vägplan (Ny)

Stamväg 50 (Ring III) är en viktig tvärgående trafikförbindelse i huvudstadsregionen som förenar alla radiella huvudleder från Helsingfors. Den är en del av TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. Rampen från Ring III till sv 45 Tusbyleden söderut är på basis av simuleringarna nära en sådan rusning att

kön sträcker sig till Ring III och orsakar problem med säkerheten och smidigheten. I projektet genomförs ett anslutningsarrangemang med två körfält till Tusbyleden. Dessutom åtgärdas kapacitetsproblemen för anslutningen från Flygstationsvägens planskilda anslutning till Ring III österut genom att öka broarrangemangen över Frälsevägen.

Sv 50 Ring III på sträckan sv 51–Mankby, etapp 1, vägplan

Stamväg 50 (Ring III) är en viktig tvärgående trafikförbindelse i huvudstadsregionen som förenar alla radiella huvudleder från Helsingfors. I projektet byggs en andra körbana till Ring III samt Masaby och Majvik planskilda anslutningar. Alla plankorsningar avlägsnas. Genom mållägets åtgärder säkerställs en smidig och säker trafik på stamvägen (Ring III) med den prognostiserade ökningen av trafikvolymen samt möjliggörs en utveckling av markanvändningen i området.

Sv 51 Getberg planskilda anslutning, Kyrkslätt, vägplan

Stamväg 51 förenar västra Nyland med huvudstadsregionen och dess pendlingsområde. Vägen är också en viktig rutt inom godstrafiken. På den nuvarande tvåfiliga vägen förekommer trafiksäkerhetsproblem särskilt i anslutningarna, där trafikens dåliga funktion också orsakar riskbeteende.

Stamväg 51 i Kyrkslätt förbättras genom att ersätta de nuvarande plankorsningarna vid Båtviksvägen och Storkärrsvägen genom att bygga Getberg planskilda anslutning och de tillhörande väg- och gatuarrangemangen i anslutning till den första genomförandefasen. Gång- och cykelleder planeras vid den planskilda anslutningen. Målet är att minska antalet plankorsningar på stamväg 51 genom att bygga planskilda anslutningar och styra trafiken till Getberg planskilda anslutning. Getberg planskilda anslutning gör det möjligt att utveckla markanvändningen i området och gör områdets trafik smidigare och säkrare.

Sv 77 förbättring vid Oikari bro, Kyyjärvi, vägplan (Ny)

I projektet förnyas Oikari bro som byggts med KA-spännarmeringmetoden och som ligger på stamväg 77 bredvid den nuvarande bron. Ersättning av bron som är i dåligt skick minskar reparationsskulden.

Sv 92 Karigasniemi gränsövergångsställe, Utsjoki, väg- och byggplan

Gränsövergångsställe mellan Finland och Norge på stamväg 92. Tullen och Senatfastigheter behöver förnya byggnader. Trafikområdena har visat sig vara trånga, bristfälligt utrustade och otrygga på grund av odefinierade arrangemang inom tullverksamheten för såväl kunder som myndigheter.

Lv 120 kvalitetsrutt för hållbar trafik på Vichtisvägen och dess fortsatta planer, byggplan

En preliminär plan för åtgärder som stöder hållbar mobilitet och trafiksäkerhet har utarbetats för Vichtisvägens korridor som en helhet. Åtgärderna planeras åtminstone med samma noggrannhet som i den preliminära planen, en del kan planeras med noggrannheten i förbättrings- eller byggplanen. Föremål för planeringen är bland annat rutter för gång och cykling, underfarter, trafikljus, hållplatsmiljöer, anslutningsarrangemang för busstrafiken samt en höjning av kvalitetsnivån för de befintliga arrangemangen. Dessutom har man utarbetat en utvecklingsutredning för Vichtisvägens avsnitt utanför Ring III, där man har granskat landsvägens framtidsbild, dvs. vilka lösningar man i framtiden ska förbereda sig på i fråga om vägens utveckling. Korridoren omvandlas till en trygg förbindelse som uppmuntrar till hållbar mobilitet och fungerar som en fortsättning på snabbspårvägen på Vichtisvägen på den stadsliknande vägsträckan som utvecklas snabbt. Som fortsatt planering inleds en byggplan för kvalitetskorridoren för gång och cykling på landsväg 120 på sträckan Ring III–Askis.

Lv 152 Tavastehusleden–Tusbyleden (Ring IV), vägplan (Ny)

Förlängningen av landsväg 152 är en ny vägförbindelse mellan Tavastehusleden (rv 3) och Tusbyleden (sv 45) norr om flygplatsen. Behovet av en vägförbindelse uppstår på grund av de nya logistikcentralernas tvärgående förbindelsebehov mellan huvudvägarna.

Projektet omfattar en cirka 13 kilometer lång ny vägförbindelse från Tavastehusleden (rv 3) till Tusbyleden (sv 45). Förbindelsen byggs som en 2-filig trafikled mellan Tavastehusleden och Kvarnby och därifrån som en 2+2-filig trafikled till Tusbyleden. Det planeras gång- och cykelförbindelser längs med vägen och de nödvändiga hållplatserna för kollektivtrafiken. Bullerolägenheterna bekämpas och miljökonsekvenserna lindras så effektivt som möjligt bland annat med fyra gröna korridorer.

Målet med projektet är att förbättra områdets tillgänglighet och göra det möjligt att utveckla nya logistikområden i Mellersta Nyland. Områdesreserveringsplanen har utarbetats som stöd för planläggningen i Vanda och Tusby.

Lv 749 Nykarleby–Jakobstad gång- och cykelled, vägplan

Vägplanen gäller förbindelsen för gång och långväga cykling mellan Nykarleby och Jakobstad. Målet är att planera en gång- och cykelled som förenar tätorterna i Jakobstad och Nykarleby. Förbindelsesträckan har identifierats nationellt som en potentiell ny förbindelse för långväga cykeltrafik. Projektet förbättrar också den internationella rutten EuroVelo 10 för cykeltrafik.

Lv 937 förbättring vid Pello bro, Pello, väg- och byggplan (Ny)

En ansenlig mängd specialtransporter åker över bron, över gränsen till Sverige. Torneå bro längre söderut är problematisk för höga transporter och Aavasaksa bro underhålls av svenska staten och är i oerhört dåligt skick. Brons bärförmåga begränsar passagen för specialtransporter.

Lv 6113 och 16620 (rv 9) förbättring av förhållandena för gång- och cykeltrafik på sträckan Muurame–Keljonkangas, vägplan

Det finns ett betydande behov av en enhetlig, säker och direkt cykelförbindelse mellan Jyväskylä och Muurame. Längden på förbindelsen som saknas är cirka 6 kilometer. Dessutom behöver trafiksäkerheten förbättras på riksväg 9. I vägplanerna undersöks byggande av en cykelförbindelse längs landsvägarna 6113 och 16620 på sträckan Muurame–Keljonkangas samt byggande av älgstängsel och avlägsnande av plankorsningar på riksväg 9. Målet med projektet är att göra den långväga trafiken, pendlingstrafiken och fritidstrafiken säkrare och smidigare.

Lv 11507 norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland, vägplan

Norra logistikförbindelsen i mellersta Nyland betjänar nationella och regionala logistikområden mellan riksväg 4 och riksväg 3. Vägförbindelsen minskar den tunga trafikbelastningen på andra tvärgående vägförbindelser i Mellersta Nyland.

Den norra vägförbindelsen i Mellersta Nyland kommer att genomföras mellan riksväg 3 och landsväg 140 (Gamla Lahtisvägen). Norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland består av tre avsnitt. Längst i väster finns förbättringen av stamväg 45 mellan riksväg 3 och Nuckars ca 9 km, i mitten vägsträckan mellan Nuckars och Bobäck i den nuvarande terrängkorridoren ca 7 km. Den östra delen ligger främst i staden Träskända och gäller förbättringen av landsväg 1452 på avsnittet Purola–Lv 140, ca 7 km. Projektet ingår i Helsingforsregionens MBT 2023-plan.

Utredningsplaner

Rv 2 Nummela–Högfors, miljökonsekvensbedömning och utredningsplan

Riksväg 2 från Helsingfors till Björneborg är huvudförbindelsen till huvudstadsregionen för landskapet Satakunta och Forssaregionen. Riksväg 2 är en huvudled på nivå I enligt huvudledsförordningen och en del av det övergripande TEN-T-nätet. Vägen är också en del av stomrutten för specialtransporter. Planeringsobjektet är en cirka 30 km lång sträcka mellan Nummela och Högfors.

Planeringen omfattar bedömningsförfarandet för miljökonsekvenser (MKB) och utarbetandet av en utredningsplan i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar. I utredningsplanen som utarbetas ingriper man i de centrala problemobjekten på avsnittet Nummela–Högfors på riksväg 2 genom att förbättra de centrala plankorsningarna till planskilda anslutningar, strukturera det parallella vägnätet samt lösa problem i anslutning till väggeometrin och omkörningsmöjligheterna. Det planeras en fyrfilig väg med mitträcke på riksväg 2 mellan Nummela och Vichtis kyrkby, hållplatsarrangemangen samt gång- och cykelförbindelserna förbättras, tre omkörningsfiler med mitträcke planeras genom att utnyttja de nuvarande omkörningsfilerna på sträckan landsväg 120–Ahmoontie och vägarrangemangen i anslutning till omkörningsfilerna planeras.

Rv 9 Kanavuori–Lievestuore, miljökonsekvensbedömning och utredningsplan

Riksväg 9 är en del av landsvägarnas huvudledsnät (nivå I) och en del av den viktiga tvärgående förbindelsen i öst-västlig riktning och det övergripande TEN-T-nätet. Riksväg 9 är en del av stamförbindelsen för tung trafik. Den tvåfiliga vägsträckan mellan Kanavuori och Lievestuore är backigt och krokigt och har flera fyrvägsanslutningar och många enskilda väganslutningar. Bristen på omkörningsplatser på grund av den problematiska geometrin och de tätt liggande anslutningarna orsakar problem med smidigheten och säkerheten.

I utredningsplanen undersöks förbättring av de befintliga anslutningarna till planskilda anslutningar, avlägsnande av plankorsningar samt byggande av omkörningsfiler. I utredningsplanen förbättras också de tvärgående förbindelserna, hållplatsarrangemangen samt gång- och cykelförbindelserna. Vägsträckans måltvärsektion preciseras i utredningsplansetappen (1+2 eller 2+2). Projektet kan genomföras stegvis. Målet med projektet är att göra trafiken smidigare och säkrare samt restiderna mer förutsägbara.

Rv 9 Korpilahti–Jyväskylä, miljökonsekvensbedömning och utredningsplan

Riksväg 9 är en del av landsvägarnas huvudledsnät (nivå I) och det övergripande TEN-T-nätet, och en del av den viktiga tvärgående förbindelsen i öst-västlig riktning, samt en del av stamförbindelsen för tung trafik som förenar Tammerfors och Jyväskylä stadsregioner. Vägen betjänar den långväga, regionala och lokala trafiken och är viktig både för näringslivets transporter och för persontrafiken.

I utredningsplanerna undersöks förbättring av sträckan Korpilahti och Muurame till en 2+2-filig väg med mitträcke och förbättring av sträckan Muurame och Keljonkangas till en 2+2-filig motorväg. Projektet kan genomföras stegvis. Målet med projektet är att göra trafiken smidigare och säkrare samt restiderna mer förutsägbara.

Sv 51 Munkkulla–Sunnanvik, MKB+UP

Stamväg 51 förenar västra Nyland med huvudstadsregionen och dess pendlingsområde. Den också en viktig godstrafikrutt för vägtransporterna bland annat till och från hamnarna.

För att förbättra trafiksäkerheten och smidigheten på stamväg 51 har man planerat att ändra avsnittet Kyrkslätt–Sunnanvik till en fyrfilig väg (12 km) med 4–5 planskilda anslutningar. Alla plankorsningar avlägsnas.

Sv 63 förbättring av Ina–Kaustby, utredningsplan

Stamväg 63 är en vägförbindelse mellan landskapen som är särskilt viktig för näringslivet och som för närvarande inte når stamvägsnivå. Planeringsområdet är cirka 14 km långt, varav den nya vägsträckningen utgör cirka 8 km. Den nya vägsträckningen planeras med en hastighetsbegränsning på 100 km/h. Målet med projektet är att förbättra trafikens smidighet, förutsägbarhet, restiderna och säkerheten på vägsträckan. Målet är dessutom att minska bullerolägenheterna för invånarna vid vägkanten samt att förbättra förhållandena för gång och cykling.

8.2 Banobjekt

Nedan listas de viktigaste pågående, nya och separat finansierade planeringsobjekten i bannätet. Dessa objekt presenteras också på kartan (bild 6).

De viktigaste utredningarna och planerna

Fortsatt utredning och projektbedömning av lastningsplatsen för råvirke i Idensalmi (Fortlöpande)

Idensalmi lastningsplats ligger på banavsnittet Idensalmi–Kontiomäki, som hör till det övergripande TEN-T-nätet. Planen är att den nya lastningsplatsen för råvirke i Idensalmi ersätter de nuvarande lastningsplatserna i Idensalmi centrum (Keveli), Soinlahti och Kauppilanmäki. De nuvarande lastningsplatserna är små, spåren möjliggör inte målsatta tåglängder och deras läge är utmanande. Den nya lastningsplatsen effektiviserar transporten av råvirke och förbättrar kapaciteten på Idensalmi–Kontiomäki-banan i och med att transporterna av råvirke som sköts som växlingsarbete minskar. Lastningsplatsernas nya placeringar har granskats i utredningen om grundlig reparation och utveckling av Idensalmi–Kontiomäki-banan samt i projektbedömningen av den nya lastningsplatsen för råvirke i Idensalmi. Den tidigare lägesutredningen och projektbedömningen på förutredningsnivå preciseras med en fortsatt utredning som inleddes 2025 och som fortsätter 2026. Utveckling av bannätets lastningsplatser för råvirke ingår i investeringsprogrammet för trafikledsnätet.

Imatra–Joensuu, järnvägsplan (Fortlöpande)

Karelenbanan på sträckan Imatra–Joensuu hör till det övergripande TEN-T-nätet. Den enkelspåriga banans kapacitet är i fullt bruk i nuläget och det finns 15 plankorsningar längs banan. Förbindelsen och dess funktion är viktiga för näringslivet och persontrafiken, ur vars perspektiv det också är viktigt att förkorta restiderna. Målet med projektet är att förbättra banans kapacitet och förkorta restiden för persontågtrafiken, inbegripet bland annat en höjning av hastigheten.

I projektet planeras nya trafikplatser, mötesspår och förbättring av de nuvarande trafikplatserna. Dessutom planeras avlägsnande av plankorsningar och avlägsnande av Paksuniemi tunnel samt åtgärder i anslutning till överfartsbroar och el- och säkerhetsanordningssystem så att de motsvarar en hastighet på 200 km/h. Planeringsprojektet omfattar utarbetande av flera järnvägsplaner 2024–2027. FSE-stöd har erhållits för planeringsprojektet.

Projektet förbättrar tillgängligheten mellan regionerna. Det förbättrar banavsnittets kapacitet, plankorsningssäkerheten och persontrafikplatsernas servicenivå. Åtgärderna för att förbättra kapaciteten gynnar i synnerhet gods- men också persontrafiken och möjliggör mer trafik. Åtgärderna gör också tågtrafiken mer attraktiv och punktligare samt minskar bannätets reparationsskuld. Projektet förbättrar trafiksäkerheten och stöder minskningen av trafikutsläppen i landsvägs- och järnvägstrafiken. Åtgärder som riktar sig till persontrafikplatser förbättrar passagerarnas förhållanden, tillgängligheten och säkerheten, vilket också stöder olika befolkningsgruppers möjligheter att röra sig.

Spår för banhållningen i Östra Finland, åtgärdsutredning (Ny)

Åtgärdsutredning, som uppdaterar uppgifterna om Trafikledsverkets underhållsbehov på banhållningens spår i Östra Finland och även producerar åtgärdsförslag. Utredningen främjar och stöder ett bättre beaktande av Trafikledsverkets underhållsbehov och främjar därigenom skötseln av bannätets skick samt stöder bannätets funktion, smidighet, funktionssäkerhet och störningstålighet. Motsvarande åtgärdsutredningar har redan gjorts för Södra och Västra Finland, för Norra Finland genomförs utredningen efter Östra Finland.

Förnyande av järnvägsbroarna över Kaakamojoki och Kiehimäenjoki, järnvägsplan (Ny)

Broarna på banavsnittet Laurila–Torneå är en del av TEN-T-stomnätet och två europeiska trafikkorridorer. Järnvägsbroarna är i slutet av sin livscykel. Åtgärdsutredningen om broarna färdigställdes våren 2025. Utarbetandet av en järnvägsplan för att förnya broarna på den nya bansträckningen inleds som ett nytt planeringsskede. Projektet stöder, främjar och tryggar servicenivån enligt huvudledsförordningen, bannätets funktion och funktionssäkerhet, trafiksäkerheten och tillgängligheten. Projektet minskar reparationsskulden och bevarar en betydande förbindelse mellan Södra och Norra Finland.

Kemi älv–Isohaara dammbroar, förutredningar och preliminär utredningsplan (Fortlöpande)

Broarna på banavsnittet Kemi–Laurila är en del av TEN-T-stomnätet och två europeiska trafikkorridorer. Järnvägsbroarna är i slutet av sin livscykel. Förutredningen om broarna färdigställdes 2023, för närvarande pågår utarbetandet av en plan för områdesreservering som ingår i förutredningsskedet. Projektet stöder, främjar och tryggar servicenivån enligt huvudledsförordningen, bannätets funktion och funktionssäkerhet, trafiksäkerheten och tillgängligheten. Projektet minskar reparationsskulden och bevarar en betydande förbindelse mellan Södra och Norra Finland. Nästa planeringsskede är utarbetandet av en utredningsplan och en MKB.

Karleby–Yxpila, järnvägsplan (Fortlöpande)

Karleby hamn är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Trafikmängden på banavsnittet Karleby–Yxpila som leder till hamnen har minskat betydligt under de senaste åren. Innan transitotrafiken upphörde har det på banavsnittet årligen transporterats 3,8–6,3 miljoner ton varor. Transportmängden 2022 var cirka 2,2 miljoner ton, 2023 cirka 1,5 miljoner ton och 2024 cirka 1,1 miljoner ton. I behovsutredningen som färdigställdes 2024 har man identifierat de primära åtgärderna i den förändrade nya trafiksituationen. Genom åtgärderna strävar man efter att säkerställa förutsättningarna för trafikering genom tillräckliga reparationsåtgärder samt att göra tågtrafiken smidigare, funktionssäkrare och effektivare. Dessutom förbättras tåg- och vägtrafiksäkerheten på banavsnittet Karleby–Yxpila genom förbättring och avlägsnande av plankorsningar. Järnvägsplanen är det planeringsskede som följer behovsutredningen.

Kotka: Kotolahti–Mussalo spårförbindelse (Fortlöpande)

Kotka trafikplats, som består av flera delar av en trafikplats, ligger på en huvudled enligt huvudledsförordningen och i TEN-T-stomnätet för järnvägarnas godstrafik. Fredrikshamn-Kotka hamn är en hamn som hör till TEN-T-stomnätet och tillhörande Mussalo är en betydande export- och importhamn. Spåret mellan Kotolahti och Mussalo bangårdar har identifierats som en flaskhals och ett nytt genomgående spår skulle göra det möjligt att rangera vagnarna bättre förutom i Mussalo men även i Kotolahti. Projektet förbättrar och säkerställer godstrafikens funktion och verksamhetsförutsättningar genom att förbättra bangårdens kapacitet. Projektet förbättrar den regionala och internationella tillgängligheten inom godstrafiken och minskar indirekt vägtrafiksprestationen och därigenom utsläppen och antalet olyckor. I planeringsprojektet utarbetas en preciserande plan för tilläggsspåret samt en projektbedömning och en banteknisk plan. Följande planeringsskede efter den bantekniska planen är byggnadsplanering (ingår inte i den pågående planeringen) som en del av genomförandet.

Villmanstrands trafikplats, järnvägsplan (Fortlöpande)

Villmanstrand är en nationellt betydelsefull trafikplats för persontrafiken och även viktig för godstransporterna. Villmanstrand fungerar också som tågmötesplats på det livliga banavsnittet Luumäki–Villmanstrand som hör till TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. I projektet görs ändringar i spåren, den låga mellanplattformen höjs och en ny trafikförbindelse byggs för att ersätta plattformsstigen. Helheten omfattar förnyande av broarna på Viipurintie.

Projektet förbättrar tågpassagerarnas säkerhet samt trafikplatsens funktion och tillgänglighet och stöder olika befolkningsgruppers rörlighetsmöjligheter. Trafikplatsens ändringar möjliggör för sin del en höjning av banans belastningskapacitet och hastighet. Projektet ökar banavsnittets kapacitet och förbättrar dess störningstålighet samt tryggar funktionssäkerheten för näringslivets transporter och godstrafiken. Förlängningen av spåren gör det möjligt att trafikera med längre godståg i framtiden och uppfyller den målsatta längden på 750 m för banprojektet Luumäki–Imatra. Ändringarna av trafikplatsen gör det möjligt att ordna lokaltågtrafiken samt kollektivtrafiken och gång- och cyklingsarrangemangen på ett tillgängligt sätt. Utarbetandet av järnvägsplanen är i slutskedet. Det finns ett finansieringsbeslut för genomförandet av projektet.

Uppdatering av lägesbilden för bannätets nätverk av lastningsplatser för råvirke (Ny)

Bannätets nätverk av lastningsplatser för råvirke är en viktig del av näringslivets transportkedjor. Nätverket av lastningsplatser utvecklas i samarbete med aktörerna och lägesbilden för den riksomfattande nätverkshelheten behöver upprätthållas och uppdateras regelbundet i den föränderliga verksamhetsmiljön. Genom lägesbilden och utvecklingsbehoven lyfter utredningen fram och uppdaterar åtgärdsbehoven och åtgärdsförslagen. Utredningen behandlar också enskilda regionala frågor och utredningsbehov som uppstått efter den föregående utredningen. Utredningen främjar och stöder näringslivets verksamhetsförutsättningar, förbättrar lastningsplatsernas och järnvägstransporternas funktion och effektivitet och främjar järnvägstransporter som transportform samt stöder lösningarna för allokering av finansieringen som staten anvisat för lastningsplatserna (bastrafikledshållning, utveckling). Utveckling av bannätets lastningsplatser för råvirke ingår i investeringsprogrammet för trafikledsnätet.

Riihimäkis nya lastningsplats för råvirke, utredningsplan (Ny)

Lastningsplatsen i Riihimäki ligger på banavsnittet Helsingfors–Riihimäki–Tammerfors, som hör till TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. Man har utrett en ersättande plats för den nuvarande lastningsplatsen i Riihimäki både för att förbättra funktionen av de nuvarande platserna och med tanke på deras livslängd och kommunernas markanvändningsbehov. Lastningsplatsen i Riihimäki är en nödvändig och central del av bannätets riksomfattande nätverk av lastningsplatser för råvirke. Om den nya lastningsplatsen förverkligas kan den också ersätta den nuvarande lastningsplatsen i Tavastehus, vars

grunder för en ersättande plats är likartade med Riihimäkis lastningsplats. I förutredningsskedet har ett område i Hausjärvi identifierats som ett eventuellt nytt läge. Utarbetandet av en utredningsplan för objektet inleds 2026. Projektet förbättrar lastningsplatsernas och järnvägstransporternas funktion och effektivitet samt trafiksäkerheten. Projektet främjar och stöder näringslivets verksamhetsförutsättningar och hållbara transportformer. Utveckling av bannätets lastningsplatser för råvirke ingår i investeringsprogrammet för trafikledsnätet.

Fortsatt planering av Savolaxbanan på sträckan Idensalmi–Kontiomäki (Fortlöpande)

Banavsnittet Idensalmi-Kontiomäki på Savolaxbanan hör till TEN-T-nätets övergripande nät samt till huvudlederna (gods) enligt huvudledsförordningen. Banavsnittets viktigaste utvecklingsbehov är att förbättra kapaciteten och funktionen. Förbindelseavsnittet är viktigt för näringslivets transporter och här går bland annat råvirkestransporter.

I projektet planeras/genomförs tre nya trafikplatser (Kauppilanmäki, Rasimäki och Kuluntalahti) samt två nya mellanblockeringspunkter. De gällande järnvägsplanerna uppdateras. Det primära målet med åtgärderna är att öka banavsnittets kapacitet. Järnvägsplaneringen pågår och uppskattas vara klar 2027. FSE-stöd har erhållits för banplaneringen.

Projektet förbättrar tillgängligheten mellan regionerna. Åtgärderna för att förbättra trafikkapaciteten gynnar i synnerhet godstrafiken. Projektet tryggar godstrafikens verksamhetsförutsättningar när trafiken ökar. Trafikens störningskänslighet minskar. Utvecklingsåtgärderna ger också tidsnyttor för godstrafiken. Plankorsningssäkerheten förbättrar både spår- och landsvägstrafikens säkerhet.

Savolaxbanan på avsnittet Kuopio–Idensalmi, behovsutredning (Fortlöpande)

Kuopio–Idensalmi är ett 83 kilometer långt elektrifierat och enkelspårigt banavsnitt i det övergripande TEN-T-nätet. Persontrafiken består av samma tåg som persontrafiken mellan Idensalmi och Kontiomäki. Syftet med behovsutredningen är att skapa en lägesbild av banavsnittets roll som en del av Savolaxbanan som helhet med tanke på både gods- och persontrafiken, identifiera de nödvändiga utvecklings-, förbättrings- och reparationsbehoven och producera eventuella åtgärdsförslag.

Tammerfors–Nokia tilläggsspår, utredningsplan och miljökonsekvensbedömning (Fortlöpande)

Banavsnittet Tammerfors–Lielax–Nokia är en del av TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. Ett stort antal tåg trafikerar på sträckan Tammerfors–Lielax–Nokia, och antalet ökar, vilket medför betydande utmaningar för järnvägstrafikens tidsplanering och förbindelsens kapacitet. Det finns inte tillräckligt med mötesplatser för tågen mellan Tammerfors och Nokia och det är inte möjligt att öka

persontrafiken utan mer kapacitet, eller det medför betydande utmaningar. Utmaningarna framhävs särskilt på den enkelspåriga banan mellan Lielax och Nokia.

Utarbetandet av utredningsplanen och MKB omfattar tilläggsspår 3 på avsnittet Tammerfors–Lielax och tilläggsspår 2 på avsnittet Lielax–Nokia (Harjuniitty). Planeringen håller på att inledas och pågår i cirka fyra år. Den tillgängliga planeringsfinansieringen gäller detta skede. Det finns inget finansieringsbeslut om nästa planerings- och genomförandeskede. Det är möjligt att dela upp den fortsatta planeringen och genomförandet i etapper. Den enkelspåriga sträckan Lielax–Nokia kan antas prioriteras som mest kritisk.

Åtgärderna förbättrar både gods- och persontrafikens funktionssäkerhet och kapacitet samt möjliggör en ökning av persontrafiken.

Åbo–Toijala, behovsutredning och projektbedömning (Ny)

Åbo–Toijala är en del av det övergripande TEN-T-nätet och en av de centrala avsnitten i bannätet som saknar Trafikledsverkets aktuella syn på behoven jämte bedömningar. Banförbindelsen är också kopplad till utvecklingsmöjligheterna för den regionala tågtrafiken. Syftet med behovsutredningen är att skapa en lägesbild av banavsnittets roll och betydelse med tanke på både gods- och persontrafiken, identifiera de nödvändiga utvecklings-, förbättrings- och reparationsbehoven och producera eventuella åtgärdsförslag och projektbedömningar.

Projektet främjar och stöder passagerarnas servicenivå, näringslivets och järnvägsföretagens verksamhetsförutsättningar, bannätets funktionssäkerhet och funktion, såsom trafikens smidighet samt förbättringen av den interregionala tillgängligheten. Utredningen beaktar också säkerhets- och miljöaspekterna.

Planering av järnvägsförbindelser med europeisk spårvidd Torneå–Haparanda–Kemi (Fortlöpande)*

Utredningen om förlängning av den europeiska spårvidden till norra Finland via norra Sverige publicerades hösten 2025. Enligt utredningen krävs noggrannare planering för att förlänga den europeiska spårvidden till Finland. Rail Nordica-planeringen av den europeiska spårvidden Torneå–Haparanda–Kemi är den första helheten av den fortsatta planeringen av järnvägsförbindelser med europeisk spårvidd i Norra Finland. Projektet pågår 2025–2030. Torneå–Haparanda–Kemi är en del av TEN-T-stomnätet och två europeiska trafikkorridorer.

Planeringsprojektet omfattar nödvändiga separata utredningar, terrängmätningar och grundundersökningar samt utredningsplaner och MKB från Torneå till Kemi. I projektet utarbetas dessutom noggrannare järnvägsplaner för lämpliga objekt till exempel i Torneåområdet, inbegripet planerna för järnvägsbron över Torneälven.

Målet med Rail Nordica-projektet är att tätare ansluta Finlands bannät västerut till baninfrastrukturen i Sverige och Norge och säkerställa effektiva, gränsöverskridande transportkedjor. Projektet är ett långsiktigt projekt som främjar den militära rörligheten och försörjningsberedskapen. Projektet stärker näringslivets verksamhetsförutsättningar i Finland och de övriga nordiska länderna samt svarar på Natos behov.

Utveckling av stambanan: Riihimäki–Tammerfors utvecklingsplanering (Fortlöpande)

Stambanans avsnitt Riihimäki–Tammerfors är en av de livligast trafikerade banavsnitten i Finlands bannät och en del av TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. Banans funktion är av central betydelse för person- och godstrafiken på riksnivå. I och med att trafiken på förbindelseavsnittet ökar förekommer det utmaningar i anslutning till kapacitetens tillräcklighet. Kapaciteten ska räcka för det ökande antalet persontåg, och dessutom ska godstrafikens verksamhetsförutsättningar kunna tryggas.

Förutredningshelheten om utvecklingsbehoven och -åtgärderna på banavsnittet Riihimäki–Tammerfors samt om utvecklingens konsekvenser och preliminära kostnader färdigställdes sommaren 2025. Förutredningen ger information om hur det lönar sig att gå vidare i den fortsatta planeringen av järnvägsförbindelsen; det finns identifierade åtgärder från omfattande tilläggsspårhelheter till nya hållplatser och förbättring av nuvarande stationer. Med den finansiering som beviljats för den egentliga utvecklingsprojektplaneringen (22 miljoner euro) främjas stegvis både utrednings- och järnvägsplaneringen (inbegripet MKB) utifrån utredningen från 2025. FSE-stöd har beviljats för ban- och byggnadsplaneringen av mötesplatserna på avsnittet Riihimäki-Tammerfors.

Förbättringen av banavsnittets kapacitet påverkar tillgängligheten mellan områdena, nyttan för passagerarna, tågtrafikens smidighet och hela trafiksystemets säkerhet.

Utveckling av Kustbanan Karis–Köklax (Fortlöpande)*

Banavsnittet Köklax–Karis utgör cirka en tredjedel av kustbanan mellan Helsingfors och Åbo och är en del av TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. Banavsnittet Köklax–Kyrkslätt är dubbelspårigt och från Kyrkslätt fortsätter banan som enkelspårig. Trafiken på banavsnittet Köklax–Karis består av fjärrtrafik och på avsnittet Köklax–Sjundeå dessutom av närtågstrafik.

I utvecklingsprojektet för Kustbanan mellan Karis och Köklax görs reparationer på bron, bankonstruktionen och säkerhetsanordningarna. Dessutom genomförs småskaliga tillgänglighetsförbättringar i stationsområdena. Detta för att förbättra resekomforten och servicenivån.

Genomförandeprojektet har fått ett finansieringsbeslut (80 miljoner euro), planeringsprojektet ingår i denna finansiering.

Savolaxbanan på avsnittet Kouvola–Kuopio planering av hastighets- och kapacitetshöjning (Fortlöpande)*

Banavsnittet Kouvola–Kuopio är en del av Savolaxbanan och 269 kilometer långt. Banan är en central del av Finlands person- och godstrafiknät och hör till det övergripande TEN-T-nätet. Plankorsningarna och säkerhetsanordningssystemet begränsar den högsta tillåtna hastigheten på avsnittet Kouvola–Kuopio till 140 km/h, med undantag av avsnittet Kinni–Otava. På banan finns också avsnitt med lägre hastighetsbegränsning.

Målet med projektet är att förbättra servicenivån och kapaciteten genom att förkorta restiderna. Åtgärder är bland annat banuträtningar, avlägsnande av plankorsningar och förbättring av trafikplatser. Åtgärderna för att höja hastigheten är kurvuträtningar och avlägsnande av plankorsningar. Dessutom förbättras trafikplatserna i Vuohijärvi, Otava, Markkala och Kurkimäki. Hastigheten höjs i regel till 160 km/h på avsnittet Hillosensalmi–Kuopio. FSE-stöd har beviljats för järnvägsplaneringen.

Projektet ökar tillgängligheten genom att förkorta restiderna och förbättra banavsnittets kapacitet. Godstrafikens kostnadseffektivitet förbättras när kapaciteten förbättras. Projektet förbättrar trafiksäkerheten och stöder minskningen av trafikutsläppen i väg- och järnvägstrafiken. Utarbetandet av järnvägsplanerna för planeringsprojektet pågår 2024–2026.

Planering och reparation av Sydbottenbanan (Fortlöpande)*

Sydbottenbanan (Seinäjoki—Kaskö) är ett 113 km långt banavsnitt som är i mycket dåligt skick. Trafikeringen på den måste avbrytas av säkerhetsskäl från och med september 2024 på grund av det kritiskt dåliga skicket på järnvägsbron över Kyro älv. Järnvägen och broarna har flera betydande brister i skicket och det finns behov av åtgärder som förbättrar säkerheten i alla konstruktioner. Ett annat problem med banan är också dålig plankorsningssäkerhet.

Syftet med projektet är att främja järnvägs- och byggplaneringen för i synnerhet de mest kritiska broarna. I projektet utarbetas dessutom en behovsutredning för avsnittet Seinäjoki–Koskenkorva, som behandlar andra reparationsbehov (inkl. plankorsningar) på avsnittet i fråga och förutsättningar för fortsatt trafik utöver reparation av de stora broarna. Utöver behovsutredningen och järnvägsplanerna möjliggör finansieringen vissa åtgärder, men det är möjligt att fatta beslut om dem först när planberedskapen framskrider.

Planering av banan Tammerfors–Jyväskylä, olika planeringsskeden (Fortlöpande)*

Tammerfors–Jyväskylä-banan är en 154 kilometer lång bana i det övergripande TEN-T-nätet. Projektet Tammerfors–Jyväskylä omfattar flera planeringshelheter och -skeden med målet att förbättra

persontrafikens färdhastighet på förbindelsen, säkerställa tillräcklig kapacitet, minska störningskänsligheten och planera reparationer.

Projektet omfattar bland annat de dubbelspåriga avsnitten mellan Lahdenperä och Jämsä och banuträtning för att förkorta restiderna, utveckling av trafikplatsen i Torkkeli, ett tredje spår i Muurame samt de nya trafikplatserna i Laihalammi och Korpilahti. Dessutom planering av ombyggnad på avsnittet Muurame–Jyväskylä, byggande av ett nytt mätunderlag för hela banan samt eventuella andra mindre planeringsobjekt och utredningar. De pågående järnvägsplanerna håller på att färdigställas. Byggplaneringen för Lahdenperä–Jämsä inleddes 2025. Projektplaneringen blir klar 2026. Projektet har fått FSE-stöd för planeringen.

Planering av elektrifieringen av banavsnittet Torneå–Kolari (Fortlöpande)*

Banavsnittet Torneå–Kolari är en 183 kilometer lång enkelspårig och icke-elektrifierad bana. I nuläget trafikerar nattåg från Helsingfors till Kolari samt godståg på banavsnittet. Trafikmängderna har ökat under de senaste åren. Sträckorna mellan banavsnittets trafikplatser är långa och banans kapacitet medför utmaningar i hanteringen av störningssituationer och underhållet. Det finns åtta trafikplatser på banavsnittet. Den högsta tillåtna hastigheten för passagerartåg är 100 km/h och 80 km/h för godståg. Banavsnittets nuvarande skick är i sin helhet bra i förhållande till den nuvarande trafikmängden och hastighetsnivån. I fråga om banans konstruktion finns det förbättringsbehov i enskilda broar, tjälningsplatser och banans torrläggningssystem. Det finns 122 plankorsningar på banavsnittet, varav 22 är försedda med varningsanläggning. Målet med projektet är att förbättra järnvägstransporternas kostnadseffektivitet och industrins konkurrenskraft samt att minska utsläppen från transporterna.

Planeringsprojektet för elektrifiering omfattar planeringen av elektrifieringen av banavsnittet Torneå–Kolari och de ändringar som elektrifieringen kräver för banavsnittets järnvägs- och överfartsbroar samt Kolari trafikplats. Utöver elektrifieringen planeras förbättrings- och utvecklingsåtgärder, såsom en ny trafikplats i Niemenpää och åtgärder som förbättrar järnvägssäkerheten. Planeringsprojektet omfattar utarbetande av sex järnvägsplaner 2025–2028.

8.3 Farledsobjekt

Planeringsobjekt

Fördjupning av Kvarken, byggnadsplanering (Fortlöpande)

Projektet anknyter till det utvidgningsprojekt för Luleå hamn som bereds i Sverige och som också omfattar fördjupning av hamninloppen. Projektet startade 2024 och omfattar också ett småskaligt behov av att

fördjupa Kvarkens ruttfördelningsområde, vars byggnadsplan ska utarbetas nästa år. Trafikledsverket har för sin del meddelat Sjöfartsverket i Sverige att det deltar i projektet.

Breddning av den inre delen av Uleåborgs farled, behandling av vattentillstånd (Fortlöpande)

Ansökan om vattentillstånd för farledens förbättringsprojekt. I Uleåborgs hamn som hör till TEN-T-stomnätet har man inlett trafiken med den nya generationens rorofartyg, vars säkerhet och funktionssäkerhet förutsätter breddning av farledens inre del. Projektet ingår i investeringsprogrammet 2025–2032.

Ålands farleder (Eckerö och Färjsund), behandling av vattentillstånd (Fortlöpande)

Behandling av vattentillstånd och byggnadsplanering för farledernas förbättringsprojekt (Eckerö och Färjsund). Behovet av att förbättra farleden till Eckerö hamn, som ingår i det övergripande TEN-T-nätet, hänför sig till anskaffningen av Eckerölines nya fartyg och behovet av att förbättra Färjsund för industrins transportbehov i området. Ansökan om vattentillstånd för Eckerö farled är under beredning och Färjsunds ansökan under behandling. Genomförandet av båda projekten förutsätter utarbetande av byggnadsplaner. Projekten ingår i investeringsprogrammet 2025–2032.

Förbättring av Ingå farled, behandling av vattentillstånd (Fortlöpande)

Finland har hyrt ett LNG-terminalfartyg för 10 år som placerats i Ingå hamn, som ingår i det övergripande TEN-T-nätet. I det första skedet förbättras funktionen av de fartygstransporter som används för att fylla terminalen genom att utveckla farledsmärkningen, men för att dessa transporter ska fungera och vara säkra krävs också andra åtgärder för att förbättra farleden, för vilka behandlingen av vattentillstånd pågår. Projektet ingår i investeringsprogrammet 2025–2032 och har beviljats genomförandefinansiering (LTA 2/25). Den pågående behandlingen av vattentillstånd slutförs med planeringsfinansieringen.

Förbättring av Lovisa farled, behandling av vattentillstånd (Fortlöpande)

Fördjupningen av Lovisaleden till 11 meter ingår i regeringens investeringsprogram och enligt programmet främjas projektplaneringen så att ett beslut om genomförandet av projektet kan fattas 2025. Projektet stöder transportekonomin för fjärrtransporter av energimaterial, råvaror och produkter. Behandlingen av projektets vattentillstånd pågår. I statens budgetproposition 2026 föreslås ett beslut om genomförande av projektet (LTA 1/26).

Fördjupning av Vasa farled, behandling av vattentillstånd (Fortlöpande)

Fördjupningen av Vasa farled till 10 meter ingår i regeringens investeringsprogram och enligt programmet främjas projektplaneringen så att ett beslut om genomförandet av projektet kan fattas 2026. Projektet stöder transportekonomin för fjärrtransporter av råvaror och produkter. Behandlingen av projektets vattentillstånd pågår.

Fördjupning av Brahestads farled, översiktsplanering (Fortlöpande)

Översiktsplan för fördjupning av farleden. Som stöd för SSAB:s kommande produktion och logistiklösningar vid stålverken i Brahestad har man utarbetat en förutredning om att fördjupa farleden till Brahestads hamn som ingår i det övergripande TEN-T-nätet till ett dimensioneringsdjup på 11/11,5/12 m. Efter SSAB:s lösningar kan ett av dessa granskade alternativ väljas som alternativ för vidare planering. Projektet ingår i investeringsprogrammet 2025–2032.

Förbättring av farlederna för Saimens råvirkestransporter, översiktsplanering (Fortlöpande)

Saimens trafik består för närvarande av råvirkestransporter, vars verksamhetsförutsättningar måste tryggas och förbättras för att trygga att träförädlingsindustrin i området. Projektet innehåller flera enstaka förbättringsobjekt på farleder som används för råvirkestransport. Projektet ingår i investeringsprogrammet för trafikledsnätet 2025–2032. Aktörerna har föreslagit en fördjupning av Kuopio–Idensalmi-farleden, vars förutredning har inkluderats i denna helhet.

Fördjupning av farleden till stamhamnen i Karleby, översiktsplanering (Ny)

Karleby Hamn Ab har föreslagit att farleden till stamhamnen i Karleby som ingår i det övergripande TEN-T-nätet ska fördjupas och gjort en förutredning om projektet. För att bedöma förutsättningarna för att genomföra projektet och som grund för beslutsfattandet om fortsatta åtgärder ska planerna preciseras på översiktsplanens nivå bland annat för att få en tillförlitlig kostnadskalkyl. Utifrån kostnadskalkylen kan man göra en projektberäkning av förutsättningarna för att genomföra projektet och eventuellt inkludera projektet i framtida investeringsprogram. Fördjupningen av farleden till stamhamnen i Karleby möjliggör transporter för produktionsanläggningar för alternativa bränslen som planerats i industriområdet nära hamnen.

Övriga planerings- och utredningsobjekt för farleder

Planering av små farledsändringar som krävs för havsbaserade vindkraftsparker (Fortlöpande)

För både Finlands territorialvatten och ekonomiska zon planeras flera vidsträckta vindparksområden som skapar behov av planering och genomförande av små farledsändringar. Det kan vara fråga om nedläggning av en enskild farledsgren eller ändring av farleden eller förlängning av farleden utanför vindparksområdet för att å ena sidan säkerställa sjöfartens säkerhet och smidighet i området, men samtidigt skapa möjligheter att planera ekonomiskt genomförbara vindparksområden. Det finns många enskilda objekt.

Lönsamhetsgranskningar av projektförslag (Fortlöpande)

Aktörerna lägger årligen fram olika initiativ om förbättring och utveckling av farlederna. Bedömningen av deras genomförbarhet förutsätter lönsamhetsgranskningar för fortsatta beslut som gäller dem.

Överensstämmelse med kraven om dubbla användningsområden i TEN-T-nätet, fördjupad granskning av farleder, förutredning (Ny)

Granskningen är en fortsättning på bedömningen av kraven på dubbla användningsområden av TEN-T-nätet 2025. Granskningen av farlederna görs också i större utsträckning än TEN-T-kraven. Behovet fördjupar farledernas roll med tanke på olika betydelser, bl.a. dubbla användningsområden.

Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-381-5
www.vayla.fi