Trafikledsverkets publikationer
33sve/2026

Väylävirasto
Trafikledsverket

INVESTERINGSPROGRAM FÖR STATENS TRAFIKLEDSNÄT

2027–2034

Investeringsprogram för statens trafikledsnät

2027–2034

Trafikledsverkets publikationer 33sve/2026

Omslagsbild: Trafikledsverket

Webbpublikation PDF (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-397-6

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

Investeringsprogram för statens trafikledsnät - 2027–2034. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 33sve/2026. 101 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-397-6.

Sammanfattning

Trafikledsverket har utarbetat ett åttaårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2027–2034 som en del av verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12). Investeringsprogrammet har beretts parallellt med uppdateringen av Trafik 12-planen. I beredningen har man använt material från utkastfasen, inklusive nya mål. Investeringsprogrammet är Trafikledsverkets kunskapsbaserade förslag till genomförandet av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekten i investeringsprogrammet.

Konsekvensbedömningen är en del av beredningen av investeringsprogrammet och det informationsbaserade beslutsfattande som hör till det. Vid beredningen av programmet har man använt den strategiska lägesbilden av trafiknätet samt den information som samlats in från samarbetet med NTM-centralerna (fr.o.m. 1.1.2026 livskraftscentralerna), kunder och intressentgrupper. Kommunernas behov och synpunkter har sammanställts genom områdenas och regionernas trafiksystemarbete.

Investeringsprogrammet för trafikledsnätet omfattar utvecklingsprojekt, stora ombyggnadsprojekt och projekthelheter. Investeringsprogrammet omfattar även projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet, där man föreslår att statens andel finansieras under utvecklingsmomentet. Investeringsprogrammet omfattar inte projekt som finansieras via projektbolag, redan avslutade utvecklingsprojekt, grundlig reparation och modernisering av trafikstyrningssystemet för tåg, dvs. Digispårets genomförandefas samt åtgärder som finansieras under momentet för bastrafikledshållning.

Den största kalkylerade nyttan av investeringsprogrammet gäller funktionen. Nyttan i fråga om funktion uppstår i huvudsak genom besparingar i restid och fordonskostnader. Den kalkylerade nyttan i fråga om den ekonomiska hållbarheten uppstår genom ändringar i skatter och avgifter samt under-hållskostnader. Investeringsprogrammet innehåller projekt som också påverkar den militära rörligheten och försörjningsberedskapen.

Investeringsprogrammet bereds årligen. I uppdateringen beaktas förändringarna i verksamhetsmiljön och kundernas behov. Genomförandet av investeringsprogrammet följs upp årligen och resultaten av uppföljningen utnyttjas vid uppdateringarna av investeringsprogrammet. Trafikledsverket har ansvaret för att samordna beredningen av programmet. Publikationen kan också läsas på Trafikledsverkets officiella webbplats www.vayla.fi.

Valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnos - 2027–2034. Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisuja 33sve/2026. 101 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-397-6.

Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut valtion väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman vuosille 2027–2034 osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa. Investointiohjelma on valmisteltu rinnakkain Liikenne 12 -suunnitelman päivitystyön kanssa. Valmistelussa on hyödynnetty luonnosvaiheen aineistoja, mukaan luettuna uusia tavoitteita. Investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maan-tie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta.

Vaikutusten arviointi on osa investointiohjelman valmistelua ja siihen liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Ohjelman valmistelussa on käytetty Liikenneverkon strategista tilannekuvaa sekä ELY-keskusten (1.1.2026 alkaen elinvoimakeskusten), asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa tehdystä yhteistyöstä kertynyttä tietoa. Kuntien tarpeita ja näkemyksiä on koottu alueiden ja seutujen liikennejärjestelmätyön kautta.

Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita, joiden valtion osuus esitetään rahoitettavaksi kehittämismomentilta. Investointiohjelmaan eivät sisälly hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet, jo päätetyt kehittämishankkeet, rautatieliikenteen kulunvalvonnan peruskorjaus ja modernisointi eli Digiradan toteutusvaihe sekä perusväylänpidon momentilta rahoitettavat toimenpiteet.

Investointiohjelman suurimmat laskennalliset hyödyt kohdistuvat toimivuuteen. Toimivuushyödyt syntyvät pääosin matka-aika- ja ajoneuvokustannussäästöistä. Investointiohjelman laskennalliset taloudellisen kestävyyden (negatiiviset) hyödyt syntyvät verojen ja maksujen sekä kunnossapitokustannusten muutoksista. Investointiohjelma sisältää hankkeita, joilla on vaikutuksia myös sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen.

Investointiohjelma valmistellaan vuosittain. Päivityksessä otetaan huomioon toimintaympäristön muutokset ja asiakastarpeet. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman päivityksissä. Ohjelman valmistelun koordinointivastuu on Väylävirastossa. Julkaisu on luettavissa myös Väyläviraston virallisilla internetsivuilla www.vayla.fi.

Investment programme for the national transport network - 2027–2034. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 33sve/2026. 101 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-397-6.

Abstract

The Finnish Transport Infrastructure Agency has drawn up an eight-year investment programme for the national transport network for 2027-2034 as part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12). The investment 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 investment programme is the Finnish Transport Infrastructure Agency's informed proposal for the implementation and impact of new rail, road and waterway projects. Parliament will decide on the implementation of the development projects in the investment programme.

Impact assessment is part of the preparation of the investment programme and the associated informed decision-making. The programme has been prepared based on the strategic situational picture of the Finnish transport network and the information gathered from cooperation with the ELY Centres (from 1 January 2026 the Economic Development Centres), customers and stakeholders. The needs and views of municipalities have been gathered through the work on transport systems in regions and districts.

The investment programme for the transport network includes development projects, major renovation projects and groups of projects. The investment programme also includes projects funded with EU support or in partnership with urban areas or the business sector, for which the state contribution is proposed to be financed from the development provision. The investment programme does not include projects financed through project companies, development projects already decided, the renovation and modernisation of rail traffic train control, i.e. the Digirail implementation phase, and measures financed from the basic transport infrastructure management provision.

The main calculated benefits of the investment programme are in terms of functionality. Operational benefits mainly come from savings in travel time and vehicle costs. The calculated financial sustainability (negative) benefits of the investment programme arise from changes in taxes and fees and maintenance costs. The investment programme includes projects with implications for military mobility and security of supply.

An investment programme is prepared annually. The update will take into account changes in the operational environment and customer needs. The implementation of the investment programme is monitored annually and the results are used to update the investment programme. The responsibility for coordinating the preparation of the programme lies with the Finnish Transport Infrastructure Agency. The

publication is also available on the official website of the Finnish Transport Infrastructure Agency at 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 förvaltnings-området för trafik.

Underhållet, planeringen och utvecklingen av det statliga trafikledsnätet kontrolleras genom flera program. Investeringsprogrammet är Trafikledsverkets kunskapsbaserade förslag till genomförandet av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Det konkretiserar och verkställer den riksomfattande trafiksystemplanen på en tidslinje på åtta år. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekt för trafikledsnätet. Investeringsprogrammet bereds och uppdateras årligen.

Investeringsprogrammet för trafikledsnätet har beretts i samarbete mellan Trafikledsverket och NTM-centralerna (fr.o.m. 1.1.2026 livskraftscentralerna). Vid beredningen av programmet har man använt den strategiska lägesbilden av trafiknätet samt den information som samlats in från samarbetet med NTM-centralerna, kunderna och intressentgrupperna. Kommunernas behov och synpunkter har sammanställts genom områdenas och regionernas trafiksystemarbete. Trafikledsverkets ledning har styrt beredningen av investeringsprogrammet.

Detta investeringsprogram publiceras samtidigt som programmens sammanfattande rapport. Till helheten av programmen för trafikledsnätet hör dessutom planeringsprogrammet och planen för bastrafikledshållningen som publicerades i februari 2026.

Helsingfors maj 2026

Trafikledsverket

Innehåll

1 INVESTERINGSPROGRAMMET 9

2 PROGRAMMETS FINANSIERING OCH BEREDNING 10
2.1 FINANSIERING 10
2.2 VÄXELVERKAN OCH SAMARBETE 11

3 UTVÄRDERING AV DE FÖRESLAGNA PROJEKTEN 12
3.1 PROJEKT SOM FÖRESLAGITS 13
3.2 PRIO-GRANSKNINGAR AV PROJEKTBEDÖMDA VÄG- OCH BANPROJEKT 15

4 UTVECKLINGSPROJEKT 2027–2034 23
4.1 URVALSKRITERIER FÖR PROJEKTEN 23
4.2 LANDSVÄGSNÄTET 26
4.3 BANNÄTET 33
4.4 FARLEDSNÄTET 35

5 KONSEKVENSER AV DE VALDA PROJEKTEN 38
5.1 MATERIAL OCH METODER FÖR KONSEKVENSBEDÖMNING 38
5.2 RESULTAT AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN 42
5.2.1 INVESTERINGSPROGRAMMETS KONSEKVENSER FÖR FUNKTIONEN 42
5.2.2 INVESTERINGSPROGRAMMETS KONSEKVENSER FÖR SÄKERHETEN 43
5.2.3 INVESTERINGSPROGRAMMETS KONSEKVENSER FÖR HÅLLBARHETEN 44
5.2.4 KALKYLERAD NYTTA SOM FÖRLORATS I OCH MED VALEN 51
5.2.5 DEN REGIONALA INRIKTNINGEN AV INVESTERINGSPROGRAMMETS KONSEKVENSER 55

6 UPPFÖLJNING 64
6.1 ÖVERVAKNING AV GENOMFÖRANDET AV INVESTERINGSPROGRAMMET 64
6.2 GENOMFÖRANDE AV INVESTERINGSPROGRAMMETS FINANSIERINGSNIVÅ 64
6.3 GENOMFÖRANDET AV UTVECKLINGSPROJEKTEN 66
6.4 FÖRVERKLIGANDE AV INVESTERINGSPROGRAMMETS KONSEKVENSER 71
6.5 ÖVRIG UPPFÖLJNING AV INVESTERINGSPROGRAMMET 72

7 BESKRIVNINGAR AV DE UTVECKLINGSPROJEKT SOM INGÅR I PROGRAMMET 77
7.1 VÄGPROJEKT 77
7.2 BANPROJEKT 89
7.3 FARLEDSPROJEKT 97

8 PROJEKT SOM INTE INGÅR I PROGRAMMET 99
8.1 LANDSVÄGSNÄTET 99
8.2 BANNÄTET 100
8.3 FARLEDSNÄTET 101

1 Investeringsprogrammet

Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät är ett kunskapsbaserat förslag till genomförande av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras konsekvenser, som Trafikledsverket årligen utarbetar som en del av verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen[1]). I det åttaåriga investeringsprogrammet presenteras statens viktigaste trafikinfrastrukturprojekt för de närmaste åren. Programmet utnyttjas bl.a. vid beredningen av budgetförslag. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekt för trafikledsnätet som en del av statsbudgeten.

Investeringsprogrammet för 2027–2034 har utarbetats i enlighet med målen, riktlinjerna och prioriteringarna i Trafik 12-planen. Trafik 12-planen har tre prioriterade mål: funktion, säkerhet och hållbarhet. Trafik 12-planen fastställer också investeringsprogrammets ekonomiska ram.

Investeringsprogrammet för trafikledsnätet innehåller investeringsprojekt som föreslås finansieras under utvecklingsmomentet. Projekten kan vara utvecklingsprojekt, stora ombyggnadsprojekt eller projekthelheter. Investeringsprogrammet omfattar även sådana projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet, där man föreslår att statens andel finansieras under utvecklingsmomentet. Investeringsprogrammet omfattar inte projekt som finansieras via projektbolag, redan avslutade utvecklingsprojekt, grundlig reparation och modernisering av trafikstyrningssystemet för tåg, dvs. Digispårets genomförandefas samt åtgärder som finansieras under momentet för bastrafikledshållning.

En viktig utgångspunkt för utarbetandet av investeringsprogrammet är Transport- och kommunikationsverket Traficoms strategiska lägesbild av trafiknätet och de behov av trafikledsnätet som presenteras i den. Trafikledsverket producerar uppgifter om trafikledsnätet och dess behov för lägesbilden. Dessa uppgifter baseras på olika utredningar av trafikledsnätets behov och omfattande samverkan med kunder och intressenter.

Investeringsprogrammets projektval är Trafikledsverkets helhetssyn på genomförandet av riktlinjerna i Trafik 12-planen, tillgodoseendet av de viktigaste behoven i den strategiska lägesbilden av trafiknätet samt prioriteringen av projekten utifrån effektivitet och verkningsfullhet. Förändringar i trafikledsnätets behov samt uppdaterad information om projektens innehåll, kostnader och konsekvenser beaktas i de årliga uppdateringarna av investeringsprogrammet.

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

2 Programmets finansiering och beredning

2.1 Finansiering

Trafik 12-planens finansieringsprogram samt ram- och budgetbeslut styr utarbetandet av Trafikledsverkets program. I statens finansieringsprogram har man samlat de uppskattade anslagsbehoven för utvecklingen av trafiksystemet för 2026–2037. Beslut om finansieringen fattas i budget- och ramprocesserna.

Grunden för den ekonomiska ramen för investeringsprogrammet för trafikledsnätet är det uppskattade anslagsbehovet för utvecklingen för 2026–2037 och de riktlinjer för fördelning av finansieringen som anges i Trafik 12-planen (statsrådets redogörelse 10/2025). Den tillgängliga utvecklingsfinansieringen fördelades också per trafikledsform och tema i den föregående Trafik 12-planen, men i den uppdaterade redogörelsen presenteras inga sådana fördelningar.

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

Av utvecklingsfinansieringen enligt finansieringsprogrammet för Trafik 12-planen reserverar staten i genomsnitt 50–100 miljoner euro per år från trafikledsnätets utvecklingsmoment för stadsregionernas utvecklingsprojekt enligt investeringsprogrammet. Om finansieringsramen eventuellt ändras granskas finansieringen av stadsregionernas utvecklingsprojekt samtidigt. I MBT-förhandlingarna om utvecklingsobjekten för statens trafikledsnät står de projekt som ingår i investeringsprogrammet för trafikledsnätet i centrum.

Den FSE-finansiering som utvecklingsprojekten fått har beaktats i finansieringsprogrammet Trafik 12 i enlighet med de uppskattade stödintäktsföringarna i planen för de offentliga finanserna 2026–2029. Intäktsföringen av nya stödfinansieringsbeslut i statsbudgeten ökar utvecklingsfinansieringen och därigenom även finansieringen av investeringsprogrammet för trafikledsnätet.

Den ekonomiska ramen för investeringsprogrammet för trafikledsnätet 2027–2034 som grundar sig på finansieringsramen Trafik 12 är i sin helhet cirka 1 600 miljoner euro inklusive alla trafikledsformer (landsvägs- och bannätet samt farleder) och den årliga finansieringen på cirka 50–100 miljoner euro för MBT-stadsregionernas projekt för statens andelar. År 2024 uppdaterades MBT-avtalen för 2024–2035 och åtgärderna för 2024–2027. De utvecklingsprojekt som omfattas av åtgärderna finansieras ur regeringsprogrammets investeringsprogram (bilaga E). Investeringsprogrammet för trafikledsnätet fungerar i fråga om statens trafikledsnät som utgångspunkt i MBT-avtalsförhandlingarna för följande period.

I investeringsprogrammet för trafikledsnätet är utgångspunkten för den ekonomiska ramen en obunden utvecklingsfinansiering. Projektbesluten som genomför Trafik 12-planen har beaktats och beaktas i fastställandet av investeringsprogrammets ekonomiska ram från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021 (tilläggsbudget III). Vissa av de utvecklingsprojekt som ska inledas under tidsperioden 2027–2034 kommer att fortsätta efter 2034 (till exempel ett långsiktigt banprojekt eller ett vägprojekt som inleds mot slutet av investeringsprogrammet). Investeringsprogrammets ekonomiska ram inkluderar cirka 260 miljoner euro i finansiering av dessa fortlöpande projekt från och med 2034. Man kan göra projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2034, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2034. De nya besluten om FSE-stödfinansiering ökar finansieringen av utvecklingen av Trafik 12 och därigenom även finansieringen av investeringsprogrammet för trafikledsnätet.

Den årliga finansieringen på nio miljoner euro för planeringen av utvecklingen av trafikledsnätet ingår i den ekonomiska ramen för investeringsprogrammet för trafikledsnätet. Den finansiering som behövs för byggnadsplaneringen av investeringsprojekt ingår i regel i projektens kostnadskalkyler och finansieringen för planeringen av utvecklingen används för föregående planeringsfaser.

Kostnadskalkylerna för de projekt som presenteras i investeringsprogrammet baseras på jordbyggnadskostnadsindexet (MAKU 145; 2020=100). Utvecklingen av kostnadsnivån övervakas och dess inverkan på indexet beaktas när investeringsprogrammet uppdateras.

Genomförandet av investeringsprogrammet, den ekonomiska ramen och konsekvenserna samt riskerna och osäkerheten i anslutning till dem behandlas i kapitel 5.4 i den sammanfattande rapporten om programhelheten.

2.2 Växelverkan och samarbete

Syftet med växelverkan i investeringsprogrammet är att informera olika intressentgrupper om beredningen av programmet samt identifiera intressentgruppernas behov och synpunkter som stöd för beredningen av programmet. Bedömningen av projektens konsekvenser ingår inte i växelverkan, utan grundar

sig på en expertbedömning. Växelverkansarbetet styrs av den miljökonsekvensbedömning av planer och program som miljöministeriet förutsätter samt av dess lagstiftning och anvisningar.

Utarbetandet av investeringsprogrammet grundar sig på kontinuerligt samarbete året runt med Trafikledsverkets intressentgrupper. Kommunernas och landskapens sakkunskap är en central del av investeringsprogrammets kunskapsunderlag och verket utnyttjar aktivt områdesvis och regional information för att skapa programmets innehåll. Detta syns bland annat i att man i beredningen av programmet beaktar aktuella uppgifter om områdenas och regionernas projekt och utvecklingsbehov.

Trafikledsverket samarbetar regelbundet med de regionala livskraftscentralerna (fram till 2025 NTM-centralerna). Livskraftscentralerna deltar i beredningen av Trafikledsverkets planer och program som experter på trafiksystem och väghållning i sin region. Kommunernas och landskapsförbundens synpunkter lyfts fram i de regionala trafiksystemplanerna samt i områdenas och regionernas trafiksystemarbete, i vilket Trafikledsverket är delaktigt. Därmed är de lokala behoven och synpunkterna tillgängliga för experterna i beredningen av programutkastet. Trafikledsverket ordnar också regelbundna samarbetsmöten med 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.

I fråga om kommunikationen satsar verket på att programmets innehåll och de bedömningsgrunder som ligger till grund för det är begripliga och transparenta. Beredningen av investeringsprogrammet diskuteras också vid olika möten inom trafikens förvaltningsområde. Information om programutkastet ges i tid och intressentgrupperna har möjlighet att kommentera det innan de slutliga förslagen blir klara.

3 Utvärdering av de föreslagna projekten

Konsekvensbedömningen tjänar utarbetandet av investeringsprogrammet och beslutsfattandet i anslutning till det. Konsekvensbedömningens roll i beredningen av programmet är tvåfaldig:

1. Prioritering av projekt när investeringsprogrammet bildas
2. Bedömning av investeringsprogrammets totala konsekvenser.

Beredningen av investeringsprogrammet och bedömningen av dess konsekvenser utgör en iterativ process där investeringsprogrammet utvecklas i den riktning som eftersträvas utifrån bedömningen och andra uppställda mål. Slutligen bedöms de totala konsekvenserna av den projektgrupp som valts ut för investeringsprogrammet.

3.1 Projekt som föreslagits

Vägprojekt

Planeringen av utvecklingsprojekt för landsvägsnätet riktar sig särskilt till trafikleder som har betydande säkerhets- eller funktionsbrister eller som kräver brådskande åtgärder för att lindra miljöskadorna. På dessa leder förutsätter också den prognostiserade ökningen av person- och/eller godstrafiken investeringar för att en tillräcklig servicenivå på trafiken ska kunna upprätthållas.

I synnerhet utvecklingsåtgärderna som riktas till landsvägarnas huvudleder förbättrar avsevärt servicenivån och säkerheten i näringslivets transporter. I förordningen om huvudleder har bland landsvägarna vägar med en trafikvolym på över 6 000 personbilar och över 600 tunga trafikfordon per dygn fastställts som huvudleder. I huvudledsnätet inkluderas dessutom vägar som är viktiga med tanke på förbindelserna eller för att trygga huvudledernas funktion som nät.

I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har man granskat landsvägsnätets utvecklingsbehov särskilt i fråga om säkerhet, funktion och miljöskador. Av landsvägarnas huvudleder ligger cirka 4 000 km på en god servicenivå enligt förordningen om huvudleder. Det finns identifierade brister i servicenivån på sammanlagt cirka 1 500 vägkilometer. De allra största bristerna i servicenivån finns på cirka 200 vägkilometer med tanke på smidigheten, säkerheten eller miljöskadorna.

Huvudledernas identifierade investeringsbehov är sammanlagt cirka 12 miljarder euro, varav de allra viktigaste investeringsbehoven är cirka 3–4 miljarder euro. De viktigaste investeringsbehoven i det övriga landsvägsnätet gäller i synnerhet tryggandet av näringslivets verksamhetsförutsättningar, såsom reparation av sådana kritiska broar som inte kan finansieras med finansiering från bastrafikledshållningen.

I synnerhet i stadsregionerna betonas också förbättringen av förhållandena för gång- och cykeltrafik i utvecklingen av trafiksystemet. Användarpotentialen är störst i regionala cykelvägnät och kvalitetskorridorer. Störst effekt uppnås vanligen genom att utveckla dessa. Utvecklingspaketet för cykeltrafik som ingår i projekthelheten främjar i synnerhet hållbarhetsmålet i Trafik 12-planen samt övergången till hållbara färdsätt.

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

En projektbedömning enligt Trafikledsverkets anvisningar har gjorts för de vägprojekt som har kommit tillräckligt långt i planeringen. De projektbedömda vägprojekten är i huvudsak större utvecklingsprojekt eller olika alternativ för att genomföra dem stegvis. Vägprojekt som inte projektbedömts är i huvudsak bro- och ombyggnadsprojekt, för vilka det inte finns någon metod för projektbedömning och nyttokostnadsanalys. Vikten av dessa projekt har bedömts utifrån den nätverksmässiga betydelsen, funktions- och säkerhetsbristerna, hur kritiskt skicket är och projektets kvalitativa konsekvensbedömningar.

Banprojekt

I beredningen av investeringsprogrammet har cirka 25 bannätsutvecklingsprojekt eller projekthelheter ingått, varav en del också har ingått i det föregående investeringsprogrammet. I början av beredningen har man dessutom beaktat de stora behoven av renovering av vissa banavsnitt och broar som hör till bastrafikledshållningen och som är centrala med tanke på framkomligheten. Eftersom en del av renoveringsprojekten också i viss mån innehåller utvecklingsåtgärder, har man bedömt möjligheterna att antingen separera eller kombinera dessa åtgärder. Även förbättringen av plankorsningarna har identifierats som en viktig åtgärd för bannätet, men den konstaterades höra till bastrafikledshållningen och vara en del av planen för bastrafikledshållningen.

Flera behovsutredningar, järnvägsplaner och projektbedömningar har färdigställts eller har varit i färdigställandefasen under beredningen av investeringsprogrammet. Den tillgängliga informationen har således preciserats i takt med att beredningen framskridit och en del av den kunde också utnyttjas i PRIO[2]-granskningarna. Även för- och banplaneringen i anslutning till bannätet har mycket pågått eller håller på att inledas. De ger utgångsdata för utarbetandet av följande investeringsprogram. Det syns också i det slutliga innehållet i investeringsprogrammet, där en allmän reserv har införts för några centrala teman.

Utöver målen för funktion, säkerhet och hållbarhet i Trafik 12-planen och särdragen i utvecklingen av bannätet i anslutning till dem har man i beredningen beaktat olika infallsvinklar. De är till exempel den strategiska lägesbilden av trafiknätet och förändringar i verksamhetsmiljön (godstrafikens transportflöden, järnvägsreformen och den regionala tågtrafiken, nätverks- och knutpunktsbehov, centrala brister i bannätets skick och servicenivå), TEN-T-förordningen och andra normativa krav (tåglängder, hastigheter, axeltryck, spårvidd, plankorsningar) samt MBT-avtalen för stadsregionernas kommuner och staten och andra samfinansierade objekt.

Projekthelheten under programmets beredningsfas består av några huvudteman: projekt som förbättrar bannätets trafikkapacitet och därigenom järnvägstrafikens funktion, projekt som förbättrar servicenivån

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

på persontrafikplatsernas servicenivå och bangårdarnas funktion samt lastningsplatsprojekt som effektiviserar råvirkestransporterna, projekt som möjliggör höjning av hastigheten i trafiken samt fortsatt elektrifiering av bannätet. Projektkandidaterna främjar också direkt eller är kopplade till främjandet av säkerhet, hållbarhet och tillgänglighet och syns både i transport- och resekedjorna.

Största delen av de aktuella projekten har varit tillgängliga eller håller på att bli klara med en projektbedömning som har använts i PRIO-granskningarna och bildandet av projekthelheten. I fråga om persontrafikplatser och bangårdar har man kommit fram till att planeringsberedskapen för helheten ännu inte har kommit tillräckligt långt för att prioritera och namnge objekt, även om det redan fanns information på projektbedömningsnivå för några objekt. Dessa objekt bedöms på nytt i kommande uppdateringar av investeringsprogrammet när uppgifterna preciseras.

Vid valet av projekt har man beaktat och använt multikriterieanalyser av konsekvensbedömningen, kvalitativa expertbedömningar samt centrala mål för utvecklingen av trafiksystemet och bannätet.

Farledsprojekt

Endast några farledsprojekt har föreslagits till investeringsprogrammet. Till investeringsprogrammet har man föreslagit en projekthelhet för små utvecklingsprojekt för farleder som redan ingick i det föregående investeringsprogrammet samt en fördjupning av Brahestads farled. Utöver dessa har man preliminärt föreslagit en fördjupning av farleden Kuopio–Idensalmi som ännu är i planeringsfasen samt en fördjupning av farleden till Karleby stamhamn.

Eftersom en projektbedömning endast gjorts av en del av de föreslagna farledsprojekten, har inga PRIO-granskningar gjorts i detta sammanhang. I fråga om farledsprojekt har konsekvenserna bedömts på allmän nivå genom att utnyttja de projektbedömningar som gjorts och projektens identifierade logistiska eller trafikmässiga behov samt hamnarnas betydelse i trafiksystemet som identifierats genom hamnarnas trafikmängder.

3.2 PRIO-granskningar av projektbedömda väg- och banprojekt

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

I samband med bedömningen av investeringsprogrammets konsekvenser har man med hjälp av PRIO-verktyget jämfört konsekvenserna av de projekt som föreslås. Resultaten av PRIO-beräkningarna

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

För de föreslagna projekten har flera granskningar gjorts som stöd för valet av projekt. Granskningarna har gjorts enligt trafikledsform med en budgetbegränsning på 1,7 miljarder euro samt alternativt genom att fördela den tillgängliga finansieringsramen på båda trafikledsformerna. I detta sammanhang presenteras endast resultaten av de granskningar där finansieringen har fördelats mellan landsvägs- och banprojekt. Granskningar där hela finansieringen riktades enbart till en trafikledsform är till sin natur teoretiska och representerar således inte en realistisk beslutssituation.

De granskningar som stöder projektvalen har i fråga om finansieringen delats in i tre olika scenarier, där den totala finansieringsramen är 1,7 miljarder euro. Granskningarna har genomförts på följande sätt:

- Scenario med fri allokering: Finansieringen på 1,7 miljarder euro fick styras fritt mellan trafikledsformerna utan en på förhand fastställd fördelning.
- Vägbetonat scenario: 700 miljoner euro riktades till banprojekt och en miljard euro till vägprojekt.
- Banbetonat scenario: 700 miljoner euro riktades till vägprojekt och en miljard euro till banprojekt.

För alla finansieringsscenarier har man utarbetat jämförelsekorgar enligt tabell 1 som grundar sig på de strategiska mål som fastställts i Trafik 12-planen: funktion, hållbarhet och säkerhet. Jämförelsekorgarna representerar olika betoningar mellan dessa målområden och är planerade att stöda beslutsfattandet ur olika synvinklar. I granskningen ingår dessutom en projektkorg som maximerar de samhällsekonomiska fördelarna och där alla målområden har viktats med lika stora koefficienter. Det möjliggör en balanserad granskning där ett enskilt målområde inte betonas på andras bekostnad.

Tabell 1 visar hur betoningarna fördelas mellan målområdena i de olika projektkorgarna. Ju större betoning ett enskilt målområde har, desto större roll får nyttan av målområdet i fråga i projektvalen. Procentandelen i tabellen beskriver den koefficient som nyttan av varje målområde får vid optimeringen. Målspecifika betoningar har utformats utifrån synpunkter som framkommit i expertarbetet.

Tabell 1. Målområdenas betoningar i olika projektkorgar. Alla scenarier har samma projektkorgar.

Målområde	NK-korg	Funktionskorg	Säkerhetskorg	Hållbarhetskorg
Näringslivet	17 %	25 %	10 %	8 %
Arbete och fritid	17 %	25 %	10 %	8 %
Säkerhet	17 %	13 %	50 %	10 %
Koldioxidutsläpp	17 %	13 %	10 %	25 %
Bullerutsläpp	17 %	13 %	10 %	25 %
De offentliga finansernas hållbarhet	17 %	13 %	10 %	25 %

Bild 1 visar en jämförelse av NK-korgarna[3] i olika finansieringsscenarier. Jämförelsen åskådliggör hur projektvalen förändras enligt betoningar och finansieringsfördelning. Övriga resultat behandlas scenariovis, varvid effekterna av varje finansieringsmodell kan granskas separat.

Utöver de korgspecifika resultaten lyfter rapporten fram de projekt som utifrån PRIO-granskningarna framhävs som obestridliga val oberoende av scenario. Dessa projekt medför betydande nytta inom flera målområden och ligger konsekvent högt i olika bedömningskorgar.

Dessutom granskas projekt som valts ut till investeringsprogrammet och för vilka PRIO-granskningarna inte i sig räcker till för att motivera valet. I fråga om dessa projekt behövs motiveringar utanför projektbedömningarna, såsom regionala perspektiv, strategiska perspektiv eller perspektiv som grundar sig på konsekvenser utanför projektbedömningarna, för att bakgrunden till valen ska kunna förklaras på ett transparent och konsekvent sätt.

[3] **Korg som maximerar projektens totala nettonytta.** Projekten har valts till korgen på så sätt att de maximerar den nytta som kan uppnås med den givna budgetbegränsningen. Projektkorgen är med andra ord optimal med tanke på den kalkylerade samhällsekonomiska nyttan.

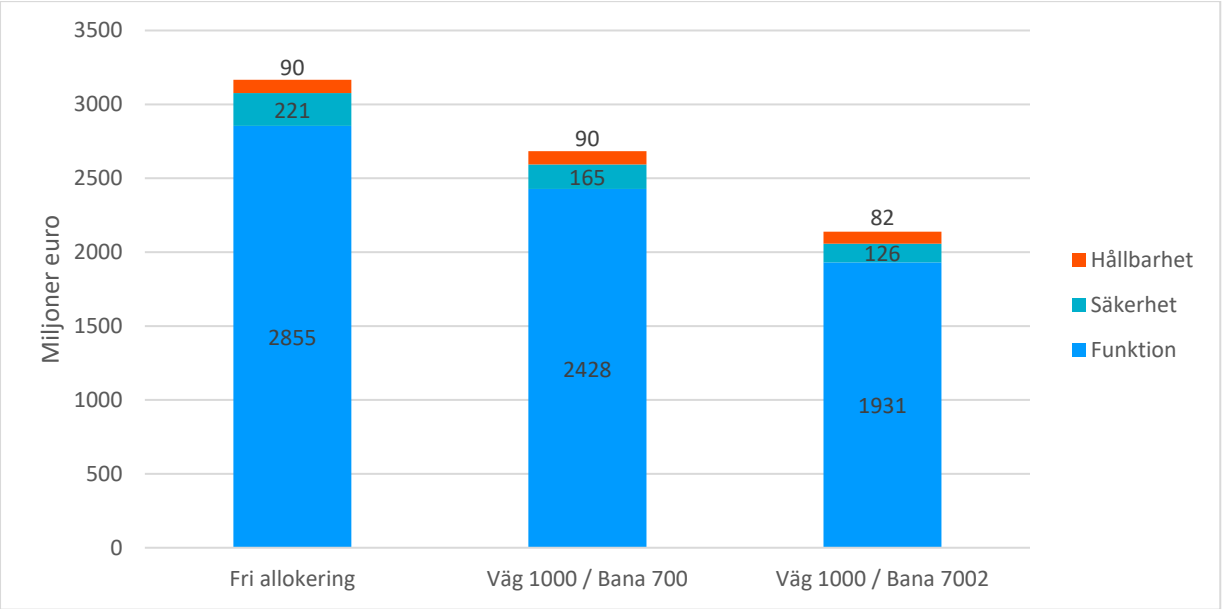

Bild 1. Fördelningen av fördelarna för NK-korgens del i olika scenarier[4].

Bild 1 åskådliggör att scenariot med fri allokering ger de största totala fördelarna när finansieringen inte begränsas enligt trafikledsform. Då betonas i PRIO-granskningen de projekt som ger mest nytta oberoende av vilken trafikledsform de hör till. När finansieringen börjar styras enligt trafikledsform minskar den totala nyttan av projektkorgarna, särskilt när det gäller nyttan i fråga om funktion. Det sker trots att finansieringsramen förblir densamma i alla scenarier. Den tvingande indelningen av ramen i landsvägs- och banprojekt minskar valmöjligheterna och kan leda till att en del av de mest effektiva projekten faller utanför valen. Bild 1 visar också att ju större andel av finansieringen som riktas till banprojekt, desto mer minskar den kalkylerade nyttan. Det framhäver allokeringens inverkan på det nyttobaserade beslutsfattandet och lyfter fram vilka konsekvenser fördelningssättet har för programmets effektivitet.

[4] Beräkningarna på bild 1 och 2 har utarbetats före finansieringsbeslutet för projektet Rv 9 Tammerfors–Orivesi / Alasjärvi–Käpykangas. Därför ingår projektet i beräkningsresultaten i dessa bilder.

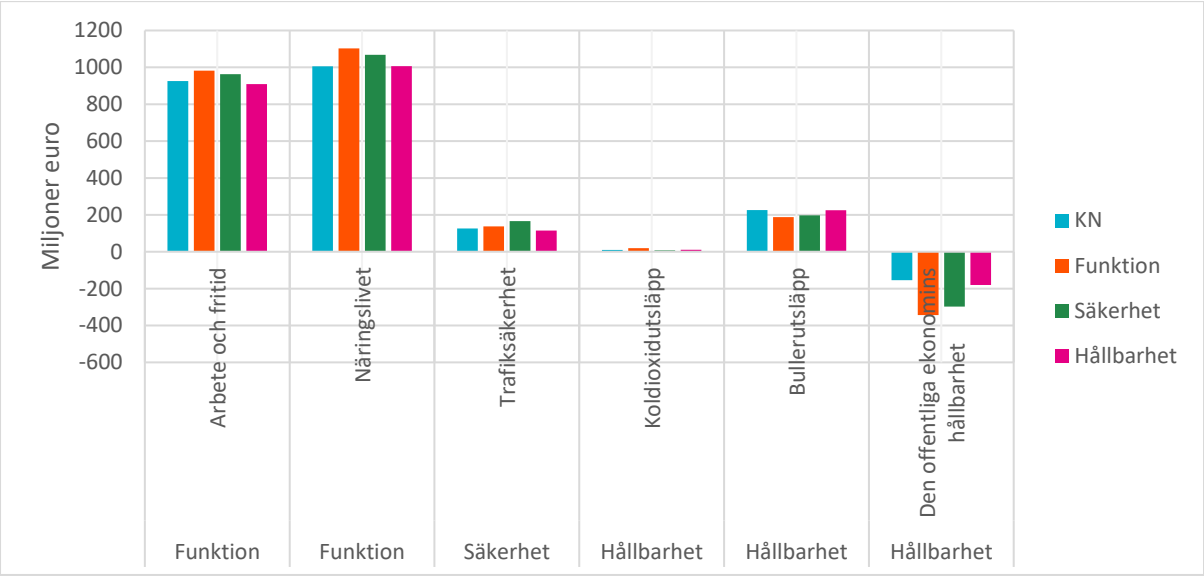

Bild 2. Fördelning av jämförelsekorgarnas nytta (nyttokostnad (NK), funktion, säkerhet och hållbarhet) i det banbetonade scenariot.

Utifrån PRIO-granskningarna kan man konstatera att förlusterna av den samhällsekonomiska nyttan i första hand beror på valet av trafikledsform, inte på betoningen av enskilda målområden. Bild 2 visar att betoningen av ett målområde endast har en liten inverkan på nyttan med projektkorgarna och därmed även på valet av projekt. I det banbetonade scenariot varierade projektkorgarnas nyttokostnadsförhållanden mellan 0,97 och 1,00. Med andra ord medför en ändring av betoningarna endast små ändringar i enskilda projektval. En ändring av allokeringen av finansieringen orsakar däremot betydande förluster av kalkylerad nytta.

Med hjälp av analyserna strävade man efter att identifiera projekt som i ljuset av information som grundar sig på lönsamhetskalkyler är så kallade obestridliga val. I detta sammanhang definieras som obestridliga val projekt som väljs till projektkorgarna för alla finansieringsscenarier. Dessa projekt visas i tabell 2. I tabellen presenteras projektens nyttokostnadsförhållanden (NK-förhållanden) och effektiviteten hos målområdena enligt Trafik 12-planen. Målområdet hållbarhet är indelat i två delområden: ekologisk och ekonomisk hållbarhet. I tabellen betonas dessutom de projekt som har valts till investeringsprogrammet.

Tabell 2. Projektbedömda projekt som är obestridliga ur PRIO-synvinkel och som väljs ut till korgarna för alla scenarier. Projekt med fetstil har valts ut till Investeringsprogrammet.

Projektets namn	NK-förhållande	Funktion	Trafiksäkerhet	Ekologisk hållbarhet	Ekonomisk hållbarhet
Lv 15123 ersättning av Hätinvirta färja med bro, Puumala	1,95	0,81	0,00	0,00	1,14

Projektets namn	NK-förhållande	Funktion	Trafiksäkerhet	Ekologisk hållbarhet	Ekonomisk hållbarhet
Lv 12003 ersättning av Kivimo färja med bro, Pargas	1,63	0,42	0,00	0,03	1,17
Lv 1002 och 11039 Skåldö bro, VP	1,94	1,07	-0,01	0,00	0,87
Lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo	2,83	1,95	0,40	0,53	-0,04
Rv 12 Alasjärvi–Huutijärvi, Tammerfors–Kangasala (ALT 1)	2,85	2,65	0,17	0,17	-0,14
Rv 12 Lahtis–Kouvola, Joutjärvi–Nyby ALT 1	2,15	1,52	0,38	0,50	-0,24
Rv 25 planskilda anslutningen vid vattentornet, Lojo	2,76	4,12	0,01	0,11	-1,47
Rv 25 vägarrangemang vid Nopo (lv 130 och rv 3), Hyvinge	2,10	2,33	0,12	-0,01	-0,33
Rv 3 Gamlas–Gruvsta, Kungseken planskilda anslutning	1,57	1,35	0,05	0,33	-0,16
Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (ALT 2)	1,68	1,55	0,06	0,33	-0,26
Rv 8 förbättring av Tegelbrukets planskilda anslutning, ALT 4	1,64	1,36	0,31	0,05	-0,07
Möjliggörande av fjärrtågtrafik till Nådendal och Reso ALT2	1,22	0,91	0,26	0,13	-0,08
Torneå-Röyttä och Lautiosaari–Elijärvi ALT 2K	1,22	1,60	0,00	0,06	-0,44

Med hjälp av PRIO-analyser har man också identifierat projekt som valts ut för investeringsprogrammet och vars val inte kan motiveras enbart utifrån lönsamhetskalkylen. I denna analys definieras som sådana objekt projekt som inte valts till projektkorgen för något finansieringsscenario. I ljuset av lönsamhetskalkylen är inget av de identifierade projekten samhällsekonomiskt lönsamt. Dessa projekt visas i tabell 3. I tabellen presenteras också projektets trafikledsform samt de centrala resultaten av effekterna i projektbedömningen. Valet av projekt påverkades av andra urvalskriterier, som presenteras i kapitel 4.1. Närmare motiveringar till valen presenteras i projektbeskrivningarna i kapitel 7.1.

Tabell 3. Projekt som valts ut till investeringsprogrammet och vars val inte stöds av PRIO-analysen.

Projektets namn	**Trafikledsform**	**Slutsatser av projektbedömningen**
Rv 25 Langansböle–Västerbacka förbättring med anslutningsarrangemang m.m. Raseborg	Väg	Det förenklade alternativet skulle vara lönsammare än vägplanslösningen, men trafikmålen skulle inte uppnås. Inget av alternativen uppnår miljömålen på grund av de ökade utsläppen. Vägplanen är effektivare med tanke på trafiken och säkerheten, men lönsamheten är lägre än det förenklade alternativet på grund av höga kostnader. Lägre kostnader eller ökade trafikmängder kan göra projektet lönsamt.
Rv 25 anslutningen till Asematie, Vichtis	Väg	Målet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten genom att ta bort plankorsningen, men säkerhetseffektiviteten ligger på medelnivå. De största fördelarna uppstår genom minskade fordonskostnaderna när trafikstockningarna minskar. Höga kostnader i förhållande till nyttan gör projektet olönsamt och det är inte lönsamt i någon känslighetsanalys.
Rv 3 Alaskylä–Parkano	Väg	Projektets trafikmässiga effektivitet är god och restidsbesparingarna betydande, men höga kostnader gör projektet olönsamt. Nyttan av gång- och cykelåtgärder syns inte i beräkningarna. Projektet är inte lönsamt i något av de granskade scenarierna.
Rv 3 Koskue och Rajalanmäki	Väg	Projektets svaga samhällsekonomiska lönsamhet beror på låga trafikmängder och stora kostnader. Trafikprognosen har en betydande inverkan, men projektet är inte lönsamt ens med maximiprognos. När det gäller säkerhetseffektivitet ligger projektet på nionde plats, men den övriga nyttan förblir liten.

Projektets namn	Trafikledsform	Slutsatser av projektbedömningen
Rv 3 förlängning av Tavastkyroleden, (avsnittet Rokkakoski–Hanhijärvi)	Väg	Projektet är det sjätte bästa i jämförelsegruppen vad gäller säkerhetseffektivitet, men de övriga fördelarna är små. Förbättringen till en 2+2-filig omkörningsfil med mitträcke är dyr i förhållande till den trafikmässiga nyttan. Negativa konsekvenser uppstår när omvägarna för lokaltrafiken blir längre.
Sv 67 och rv 19 tilläggsfinansiering Kivisaari–Atria, Seinäjoki	Väg	Projektet är inte kalkylmässigt lönsamt, men förbättrar trafikens smidighet och säkerhet. Nyttan blir dock mindre än vid obestridliga val och därför väljs projektet inte ut till projektkorgarna i analyserna. Säkerhetseffektiviteten är projektets styrka och med en maximiprognos för trafiken skulle projektet vara lönsamt.
Rv 6 vid Kouvola avsnittet Keltti–Puhjo	Väg	Nyttan riktas i huvudsak till att förbättra funktionen, men projektet förblir olönsamt. I jämförelsegruppen urskiljs projektet inte inom något influensområde. Åtgärderna är trafikmässigt effektiva och med maximiprognos skulle projektet vara lönsamt.
Rv 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (avsnittet Ytterjeppo–Sorvist), Nykarleby	Väg	De största fördelarna av projektet gäller förbättring av trafiksäkerheten. Åtgärderna ökar underhållskostnaderna, men de ökade skatteinkomsterna har en positiv inverkan på de offentliga finanserna. Nettonyttan i fråga om funktion förblir liten och projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt ens i känslighetsgranskningarna.
Helsingfors–Riihimäki, avsnittet Jokela–Hyvinge	Järnväg	Största delen av den nytta som uppnås genom åtgärderna riktas till att förbättra funktionen, men projektets lönsamhet förblir svag eftersom investeringskostnaderna är stora. Projektets kalkylerade konsekvenser för den ekologiska hållbarheten är positiva.
Luumäki–Joutseno förbättring av kapaciteten, avsnittet Villmanstrand–Joutseno	Järnväg	Största delen av den nytta som uppnås genom åtgärderna riktas till att förbättra funktionen, men projektets lönsamhet förblir svag eftersom investeringskostnaderna är stora. Projektets kalkylerade konsekvenser för den ekologiska hållbarheten är negativa.

Projektets namn	Trafikledsform	Slutsatser av projektbedömningen
Imatra–Joensuu, förbättring av trafikkapaciteten	Järnväg	Projektets NK-förhållande blir negativt, eftersom nackdelarna för de offentliga finanserna överskrider fördelarna i fråga om funktion och säkerhet.

4 Utvecklingsprojekt 2027–2034

4.1 Urvalskriterier för projekten

Till planeringen av utvecklingslösningar för trafiknätet hör en samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning samt en bedömning av tillgänglighetskonsekvenserna, de ekonomiska konsekvenserna, miljökonsekvenserna och de sociala konsekvenserna. Trafikledsprojekt som framskrider i beslutsfattandet är i allmänhet samhällsekonomiskt relativt lönsamma. En del av banprojekten har bara framskridit till järnvägsplaneringsfasen, så deras kostnadskalkyler och eventuellt även projektinnehåll preciseras i takt med att planeringen framskrider.

Genom investeringsprogrammets projektval främjas det trafiksystem som eftersträvas i enlighet med Trafik 12-planen. De tre huvudmålen i planen är funktion, säkerhet och hållbarhet. I projektvalen beaktas de behov och förändringar i verksamhetsmiljön som beskrivs i den strategiska lägesbilden av trafiknätet samt riktlinjerna i regeringsprogrammet. Investeringsprogrammets projektval är Trafikledsverkets helhetssyn på genomförandet av riktlinjerna i Trafik 12-planen, tillgodoseendet av de viktigaste behoven i den strategiska lägesbilden av trafiknätet samt den prioritering av projekten utifrån effektivitet och verkningsfullhet som beskrivs i kapitel 3.

Utöver konsekvensbedömningarna har valen påverkats av bland annat behovet av att förnya och reparera kritiska och dåliga broar och andra trafikledsdelar, viktiga och brådskande behov hos näringslivet samt projektens betydelse för den militära rörligheten och försörjningsberedskapen. I beredningen har man dessutom beaktat efterlevnaden av lagstiftningen och EU:s TEN-T-krav, bristerna i servicenivån enligt huvudledsförordningen samt målen i trafiksäkerhetsstrategin. Vid valet av projekt har man också beaktat projektens planeringsberedskap och dess inverkan på kostnads- och konsekvensbedömningarnas tillförlitlighet.

Investeringsprogrammet innehåller i princip inte trafikledsprojekt vars huvudsakliga grund är att främja den militära rörligheten, utan avsikten är att främja dessa genom separat finansiering av den militära rörligheten enligt Trafik 12-planen. En del av projekten som ingår i investeringsprogrammet påverkar dock den militära rörligheten och försörjningsberedskapen. Dessa konsekvenser har beaktats i valet av projekt.

Finansieringen av de landsvägs- och banprojekt som ingår i investeringsprogrammet riktas till största delen till utvecklingen av TEN-T-stomnätet och huvudlederna. På andra ställen än i huvudledsnätet hänför sig de viktigaste behoven särskilt till tryggandet av näringslivets verksamhetsförutsättningar. I investeringsprogrammet har man prioriterat större kritiska och brådskande reparationer av broar och ombyggnadsprojekt på bannätet, som inte kan finansieras med knapp finansiering för bastrafikledshållningen under de närmaste åren. Även de knappa finansieringsmöjligheterna för små förbättringsprojekt inom bastrafikledshållningen ökar behovet av att inkludera mindre utvecklingsprojekt med mindre kostnader än tio miljoner euro för olika trafikledsformer i investeringsprogrammet.

Vid prioriteringen av utvecklingsprojekten för landsvägsnätet betonas i enlighet med Trafik 12-planen att kraven på TEN-T-nätet uppfylls, att det kritiska trafikledsnätets funktion och försörjningsberedskap tryggas, att de mest betydande funktions- och säkerhetsbristerna förbättras och att målen för stadsregionerna (bl.a. hållbar rörlighet) främjas samt att projekten är kostnadseffektiva.

Med utvecklingsprojekten för bannätet svarar man på de centrala behov som presenteras i den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Kraven enligt TEN-T-förordningen uppfylls väl med bannätets europeiska trafikkorridorer och järnvägarnas huvudleder uppfyller redan nu de servicenivåkrav som fastställts för dem i förordningen om huvudleder. Med investeringsprogrammets projekt förbättras banavsnitt som är problematiska med tanke på trafikkapaciteten och därmed främjas Trafik 12-planens funktionsmål med beaktande av framtida trafikbehov. Den ökade bankapaciteten förbättrar trafikens punktlighet och minskar trafikens störningskänslighet. Många av bannätets behov och projekt preciseras ännu närmare i och med planeringen under de kommande uppdateringsomgångarna i investeringsprogrammet.

Utvecklingen av farledsnätet grundar sig på olika aktörers projektbehov, för vilka man gör projektbedömningar utifrån förhands- eller utredningsplaner. De mest potentiella investeringsobjekten i det nuvarande farledsnätet har kartlagts för farlederna. Vid identifieringen och prioriteringen av dessa har man utnyttjat lägesbilden av identifierade logistiska och trafikmässiga behov samt projektbedömningar av projekten. Dessutom har man granskat hamnarnas trafikvolymer och därigenom olika hamnars betydelse för det regionala och riksomfattande trafiksystemet.

Kommande krav i TEN-T-förordningen

TEN-T-förordningen förutsätter att landsvägar är särskilt planerade, byggda eller förbättrade för motorfordonstrafik. Förordningen innehåller också krav på bland annat avstånden mellan rastplatser och

system för vägning i rörelse. Kraven på avstånden varierar beroende på om vägen hör till ett stomnät eller ett heltäckande nät. För stomnätens del är ett krav också att körbanorna som går i motsatta körriktningar är åtskilda från varandra och att vägarna inte korsar varandra på samma nivå. Dessutom ska medlemsstaterna se till att säkra och övervakade parkeringsplatser i stomnätet utvecklas tillräckligt tätt.

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

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

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

Beroende på nätnivå och krav ska kraven ha uppfyllts före utgången av 2030, 2040 eller 2050. Finland kan ansöka om undantag från kraven till exempel på grund av en låg trafikmängd eller ett lågt nyttokostnadsförhållande. På grund av de ringa trafikmängderna omfattas största delen av landsvägarna av undantag i TEN-T-nätet. När det gäller järnvägar kan man ansöka om undantag från kravet på anslutning av Ingå hamn till järnvägsinfrastrukturen samt kravet på att det ska vara möjligt att trafikera de nya spårvägarna i stomnätet och det utvidgade stomnätet med en spårvidd på 1 435 mm.

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

Prioritetsklasser

Genomförandeordningen för utvecklingsprojekt för trafikledsnätet fastställs med hjälp av prioritetsklasser (Tabell 4).

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

Tabell 4. Prioritetsklasser.

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

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

4.2 Landsvägsnätet

Finansieringen av de utvecklingsprojekt för landsvägsnätet som ingår i investeringsprogrammet riktas till största delen till förbättring av TEN-T-stomnätet och huvudlederna.

Brister i servicenivån i TEN-T stomnätet och huvudlederna åtgärdas både genom stora utvecklingsprojekt och punktvis i områden runtomkring Finland. På så sätt väljs de viktigaste stora utvecklingsprojekten samt mindre projekt som bevarar eller förbättrar trafiksäkerheten och servicenivån ut för genomförande.

Finansieringen av det övriga vägnätet riktas i huvudsak till reparationer av sådana kritiska broar som inte kan finansieras med finansiering från bastrafikledshållningen. I programmet ingår också en krävande sättningskorrigering.

Till helheten hör också att utveckla de regionala cykelvägnäten och kvalitetskorridorerna i det statliga trafikledsnätet. En del av utvecklingsprojekten för cykeltrafik finns i MBT-stadsregionerna.

De utvecklingsprojekt för landsvägsnätet som ingår i investeringsprogrammet presenteras i tabell 5 och bild 3.

Stora utvecklingsprojekt för TEN-T-stomnätet och huvudlederna

I investeringsprogrammet presenteras fyra stora utvecklingsprojekt för huvudlederna. Ett av dessa är det viktigaste enskilda utvecklingsobjektet för TEN-T-stomnätet i Jyväskylä, ett kritiskt broobjekt i Kouvola och två utvecklingsprojekt som förbättrar servicenivån på en längre förbindelsesträcka. Objekten åtgärdar de svåraste bristerna i landsvägsnätets servicenivå och svarar på bristerna i servicenivån enligt TEN-T-stomnätet och förordningen om huvudleder.

Ett stort utvecklingsprojekt i TEN-T-stomnätet är:

- Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä 225 milj. euro.

Stora utvecklingsprojekt på huvudlederna är:

- Rv 6 vid Kouvola sträckan Keltti–Puhjo (inkl. Keltti bro), 62 milj. euro
- Rv 12 avsnittet Risala–Mankala, Lahtis och Itis 51 milj. euro
- Rv 25 Hangö-Mäntsälä delprojekt i fas 1, 118 milj. euro.

I synnerhet på dessa vägavsnitt bör servicenivån höjas så att den motsvarar kraven på TEN-T-stomnätet, i förordningen om huvudleder samt de nuvarande trafikmängderna och transportbehoven. Genom utvecklingsprojekten förbättras servicenivån för näringslivets transporter och stadsregionernas viktiga pendlingsförbindelser. Dessutom förbättras trafiksäkerheten, transporternas effektivitet, hamnförbindelserna samt tryggas trafikledsnätets funktion och försörjningsberedskap.

Förbättring av huvudledernas trafiksäkerhet och servicenivå

Projekthelheten innefattar mindre och medelstora utvecklingsprojekt för huvudlederna. Genom projekten upprätthålls den nuvarande servicenivån genom att man säkerställer skicket på vissa kritiska broar,

utvecklar smidigheten eller förbättrar trafiksäkerheten vid punktvisa objekt. Det finns nio objekt, varav ett finns i TEN-T-stomnätet.

Objekten åtgärdar de brister i servicenivån som presenteras i den strategiska lägesbilden och svarar på bristerna i servicenivån enligt förordningen om huvudleder. Projekten förbättrar transporternas effektivitet, tryggar trafikledsnätets funktion och försörjningsberedskap, förkortar reparationsskulden och förbättrar trafiksäkerheten. Projekten utnyttjar de nuvarande vägnätet och är vanligen mindre omfattande lösningar än stora utvecklingsprojekt.

Bevarande och förbättring av servicenivån för det övriga vägnätet

Projekthelheten innefattar små och medelstora utvecklingsprojekt för det övriga vägnätet. Genom projekten upprätthålls i huvudsak den nuvarande servicenivån genom att man bland annat säkerställer skicket på kritiska broar. Det finns sammanlagt 9 objekt.

Projekthelheten svarar på riktlinjerna i Trafik 12-planen för att trygga trafikledsnätets funktion och försörjningsberedskapen. Projekten förbättrar bland annat transporternas effektivitet och minskar reparationsskulden. Projekten förbättrar också vägnätets smidighet och trafiksäkerhet.

I helheten för de medelstora broarna i det övriga vägnätet har man i Trafikledsverkets broprogram lyft fram objekt som finns på rutter som är viktiga för näringslivet och vars genomförande med hjälp av finansiering för bastrafikledshållning skulle orsaka ett stort underskott för den övriga bastrafikledshållningen. Genom att rusta upp broarna undviker man viktbegränsningar som är till nackdel för näringslivets transporter. Med projekten underhålls ur perspektivet för näringslivet tillgängligheten områdena emellan.

Tabell 5. Landsvägsnätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet.

Prioritet	Projekt	Kostnadskalkyl (milj. euro)	Numret i bild 3
	FÖRBÄTTRING AV TEN-T-STOMNÄTET		
1	Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä	225	1
2	E18 stamväg 50, Ring III Förnyande av den norra överfartsbron i Parkstad, Helsingfors och Vanda	34	2
	FÖRBÄTTRING AV ANDRA HUVUDLEDER		
2	Rv 3 förlängning av Tavastkyroleden (sträckan Rokkakoski–Hanhijärvi)	15	3

Prio-ritet	Projekt	Kostnads-kalkyl (milj. euro)	Numret i bild 3
2	Rv 3 Alaskylä–Parkano	17	4
2	Rv 3 vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka	14	5
3	Rv 5 Savilahti bro, S:t Michel	30	6
1	Rv 6 vid Kouvola sträckan Keltti–Puhjo (inkl. Keltti bro), Kouvola	62	7
3	Rv 6, Syrjäsalmi bro, Kides	10	8
2	Rv 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (sträckan Ytterjeppo–Sorvist), Ny-karleby	8	9
3	Rv 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (sträckan Boholmsvägen–Krono-byvägen), Kronoby och Karleby	15	10
2	Rv 9 Vartiala–Riistavesi (Kiviltansalmi bro), Kuopio	44	11
2	Rv 12 Risala–Mankala, Lahtis och Itis	51	12
2	Rv 25 förbättring av Langansböle–Västerbacka med anslutningsar-rangemang m.m. Raseborg	46	13
2	Rv 25 planskilda anslutningen vid vattentornet, Lojo	18	14
2	Rv 25 anslutningen till Asematie, Vichtis	37	15
2	Rv 25 vägarrangemang vid Nopo (lv 130 och rv 3), Hyvinge	17	16
2	Sv 67 och rv 19 Kivisaari–Atria tilläggsfinansiering, Seinäjoki	38	17
	FÖRBÄTTRING AV DET ÖVRIGA VÄGNÄTET		
3	Rv 5, bron i Kitinen, Sodankylä	20	18
3	Rv 23 Taipale kanal klaffbro, Varkaus	10	19
3	Rv 24 Vääksy bro, Asikkala	10	20
1	Sv 50, Ring III vid Esbogård (sättningsreparation), Esbo	33	21
3	Lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo	11	22
1	Lv 849 Ijo älvs bro, Uleåborg	11	23
1	Lv 2271 (tidigare Sv 40) Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins	8	24
1	Lv 12003 ersättning av Kivimo färja med bro, Pargas	11	25
2	Lv 15123 ersättning av Hätinvirta färja med bro, Puumala	15	26
3	Utveckling av regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykeltur-ismrutter i statens nätverk	60 (30+30)	

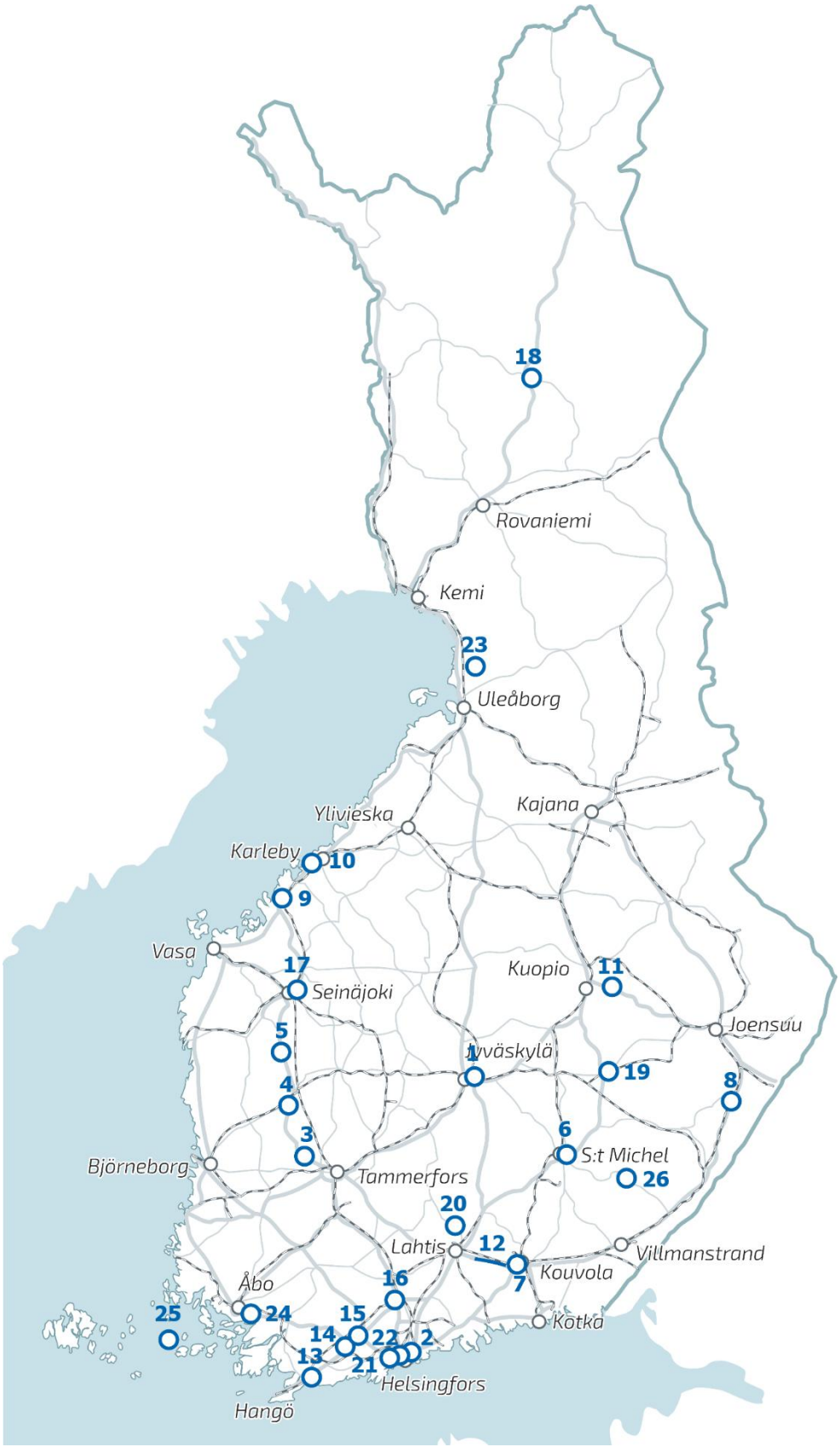

Bild 3. Landsvägsnätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet

Projekt för utveckling av cykeltrafiken i landsvägsnätet

I de regionala målnäten för cykelvägar har man preliminärt identifierat nya förbindelsebehov i statens trafikledsnät på en cirka 500 km lång sträcka. Utöver nya anslutningar har ett behov av att höja servicenivån för de nuvarande lederna till kvalitetskorridorer identifierats. En betydande ökning av cykelturismen medför också utvecklingsbehov för landsvägsnätet. Målet är att utveckla förhållandena för cykeltrafiken i landsvägsnätet på platser med stor användarpotential. Utvecklingspaketet främjar i synnerhet hållbarhetsmålet i Trafik 12-planen samt övergången till hållbara färdsätt.

Med utvecklingspaketet strävar man efter att eliminera kontinuitets- och kvalitetsbrister i cykeltrafiknätet samt främja planeringen, utvecklingen och genomförandet av större cykelvägsnät i anslutning till landsvägsnätet. Projekten förbättrar cykeltrafikens tillgänglighet på nätet lokalt och regionalt. Säkerheten för fotgängare och cyklister förbättras både genom att de nya cykelvägarna separeras från biltrafiken och genom att befintliga cykelvägar förbättras.

Projekten för utveckling av cykeltrafiken presenteras i tabell 6 och bild 4. Projekten är indelade i tre grupper: nya regionala cykeltrafikförbindelser (cirka 80 km), höjd servicenivå för de nuvarande förbindelserna (cirka 120 km) och utveckling av cykelturismens förbindelser i objekt med betydande användarantal (cirka 60 km). Objektspecifika kostnadskalkyler presenteras endast för nio projekt med prioritet 1 och 2. Den sammanlagda kostnadskalkylen för dessa är cirka 53 milj. euro. Kostnadskalkylerna inkluderar också kommunernas finansieringsandel och förutsätter noggrannare förhandlingar om kostnadsfördelningen innan de förverkligas. Omfattningen på och kostnadskalkylerna för övriga objekt är fortfarande förknippade med stor osäkerhet, så de har inte presenterats per objekt. En del av utvecklingsprojekten för cykeltrafik finns i MBT-stadsregionerna.

Tabell 6. Projekt för utveckling av cykeltrafik i landsvägsnätet som presenteras i investeringsprogrammet.

Prioritet	Projekt	Längd (km)	Kostnadskalkyl (milj. euro)	Kommun	Numret i bild 4
	NYA CYKELVÄGAR				
1	Rv 9 Keljonkangas–Muurame	5	8,9	Jyväskylä, Muurame	1
1	Rv 22 Uleåborg–Muhos	10	6,0	Uleåborg, Muhos	2
1	Sv 43 Kodjala-Kalanti	7	5,0	Letala, Nystad	3
2	Lv 749 Frillmossavägen–Skutnabba	15	8,4	Nykarleby, Jakobstad	4
2	Lv 2555 Järvikylä-Norrmark	6	2,0	Björneborg	5
2	Lv 7041 sträckan Nurmontie–Vierulantie	16	7,9	Seinäjoki, Lappo	6

Prio-ritet	Projekt	Längd (km)	Kost-nads-kalkyl (milj. euro)	Kommun	Num-ret i bild 4
3	Rv 18, sträckan Ristonmaa planskilda kors-ning–Kukkumäki	2	-	Jyväskylä	7
3	Rv 19 och sv 63 Lappo–Kauhava	13	-	Lappo, Kauhava	8
3	Rv 749 Nykarleby-Jakobstad	15	-	Nykarleby, Jakobstad	9
	CYKELVÄGAR SOM SKA FÖRBÄTTRAS				
3	Rv 4 Lohikoski–Kirri	5	-	Jyväskylä	10
3	Rv 4, sv 81, lv 9442 "Brolänken"	5	-	Rovaniemi	11
3	Rv 9 Ylämylly-Siilainen	11	-	Joensuu, Libelits	12
3	Lv 120 sträckan Krämarvägen–Ring III	7	-	Helsingfors, Vanda	13
3	Lv 312 mellan rv 4 och Nastola	10	-	Lahtis	14
3	Lv 339 Suorama–Liuttu	2	-	Kangasala	15
3	Lv 559 Gamla femman	16	-	Siilinjärvi	16
3	Lv 637 Lohikoski–Kuusa	26	-	Jyväskylä, Laukas	17
3	Lv 847 Uleåborg–Kempele	7	-	Uleåborg, Kempele	18
3	Lv 2804, 2821 Jockis–Tammela	17	-	Jockis, Forssa, Tam-mela	19
3	Lv 2850 Hyvinge-Riihimäki	10	-	Hyvinge, Riihimäki	20
	CYKELVÄGAR SOM BETJÄNAR TURISMEN				
1	Lv 180 sträckan Prostviks byväg–Nagu	10	5,0	Pargas	21
1	Lv 269 Ytterö-Räfsö	9	5,5	Björneborg	22
2	Lv 301 Vesilahti–Lembois	5	4,2	Vesilahti, Lembois	23
3	Rv 5 och fv 18884 Kuusamo–Ruka	14	-	Kuusamo	24
3	Sv 79, Kittilä huvudcykelled	11	-	Kittilä	25
3	Lv 145 Träskända–Skavaböle	8	-	Träskända, Tusby	26
3	Lv 899 Vuokatti-Sotkamo	2	-	Sotkamo	27
3	Lv 14871 sträckan Rantaportintie–Lv 4062 anslutning	4	-	Ruokolahti, Imatra	28

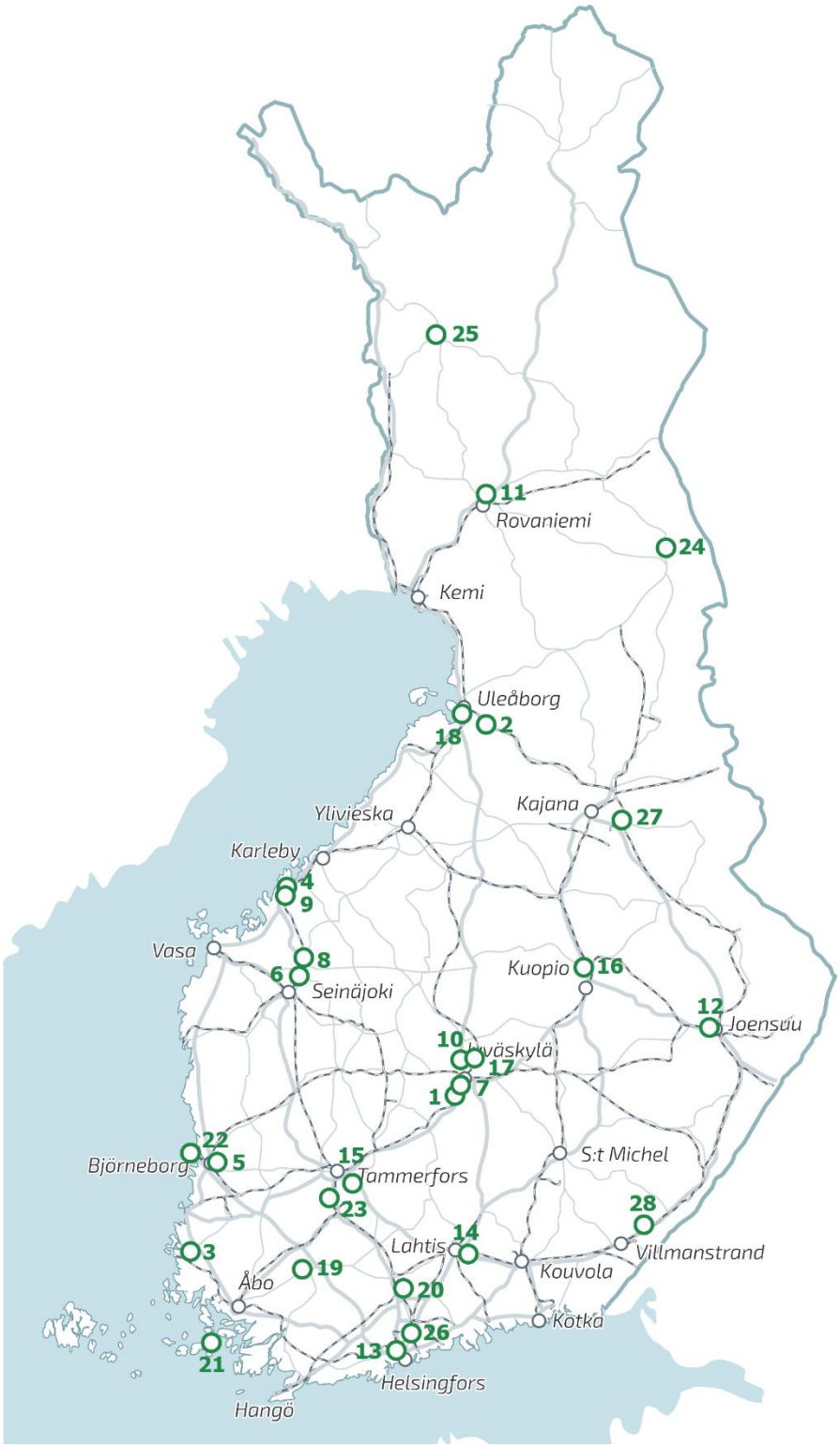

Bild 4. Projekt för utveckling av cykeltrafik i landsvägsnätet som presenteras i investeringsprogrammet.

4.3 Bannätet

Projekthelheten består av några stora projekt som förbättrar trafikkapaciteten på förbindelsesträckorna och samtidigt i större utsträckning på bannätet samt av mindre projekt som förbättrar bannätets och trafikeringens funktion. Projekten innefattar också ett mindre elektrifieringsobjekt för bannätet samt två

objekt för avtalsbaserat samarbete, varav det ena tydligare gäller passagerartrafiken och det andra godstrafiken. De banprojekt som ingår i investeringsprogrammet presenteras i tabell 7 och bild 5.

För den nätverksmässiga utvecklingen av bannätet har en reserv anvisats för olika nätverksmässiga utvecklingsåtgärder, vars planering och/eller planeringsberedskap för helheten ännu inte har kommit tillräckligt långt för att objekt ska kunna namnges. I olika teman ingår vanligtvis flera objekt som kan prioriteras i takt med att planeringen framskrider och som i samband med senare uppdateringar namnges i programmet. På grund av den knappa finansieringsnivån för bastrafikledshållningen de närmaste åren har finansiering reserverats även för stora renoveringsobjekt i bannätet.

Åtgärderna främjar målen för funktion, säkerhet och hållbarhet enligt Trafik 12-planen. De förbättrar och tryggar förutsättningarna och servicenivån för både godstrafiken inom näringslivet och persontrafiken. Projekten främjar tillgängligheten både regionalt, nationellt och internationellt. Vid valet av projekt har man beaktat och använt multikriterieanalyser av konsekvensbedömningen, kvalitativa expertbedömningar samt centrala mål för utvecklingen av trafiksystemet och bannätet.

Tabell 7. Banprojekten som ingår i investeringsprogrammet.

Prioritet	**Projekt**	**Kostnadskalkyl (milj. euro)**	**Numret i bild 5**
1	Helsingfors–Riihimäki, sträckan Jokela–Hyvinge	144	1
1	Förbättring av trafikkapaciteten Luumäki–Joutseno, sträckan Villmanstrand–Joutseno	141	2
1	Imatra–Joensuu, förbättring av trafikkapaciteten	64	3
1	Joensuu–Nurmes förbättring av funktionen	7	4
1	Idensalmi–Kontiomäki förbättring av trafikkapaciteten	25	5
1	Vuokatti–Kontiomäki elektrifiering	7	6
1	Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomfartsspår (tilläggsbana)	7	7
2–3	Nätverksutveckling	60–160	
1	Stora ombyggnadsobjekt i bannätet	100–200	
2	Utveckling av stationsområdet i Karleby*	29	8
3	Lauritsala trafikplats**	15	9

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

** Föremål för avtalsbaserat samarbete

Bild 5. Banprojekten som ingår i investeringsprogrammet.

4.4 Farledsnätet

Projekthelheten består av ett paket med små utvecklingsprojekt för trafikslederna, med vilket man snabbt och effektivt kan säkerställa och förbättra näringslivets verksamhetsförutsättningar genom förbättringsåtgärder med låga kostnader för det nuvarande trafikledsnätet samt ett fördjupningsprojekt för

Brahestads farled som förbättrar råvaru- och produkttransporterna vid stålverken i Brahestad. Uleåborgs hamn är en hamn i TEN-T-stomnätet och Eckerö och Brahestads hamnar är hamnar i det övergripande TEN-T-nätet.

De potentiella farledsprojekten kan genomgå snabba förändringar till följd av beslut och förändringar i näringslivet, så när man reviderar programmet kan prioriteringen och tidpunkten för projekten ändras avsevärt jämfört med vad som föreslås i detta investeringsprogram. Även det nuvarande säkerhetsläget och sanktionerna i anslutning till det kan påverka prioriteringen och genomförandet av projekten. Till följd av detta kan vissa projekt skjutas upp eller ställas in helt. Eftersom det av samma orsaker har konstaterats vara nästintill omöjligt att presentera och tidsplanera projekten i slutet av programperioden har inga enskilda projekt presenterats i programmet i slutet av programperioden, utan de läggs till investeringsprogrammet i och med uppdateringarna.

De farledsprojekt som ingår i investeringsprogrammet presenteras i tabell 8 samt bild 6. Kostnadskalkylerna för projekten grundar sig på den aktuella bästa uppskattningen av finansieringsbehoven och kan även omfatta hamnarnas kostnadsandelar.

Tabell 8. Farledsprojekten som ingår i investeringsprogrammet.

Prioritet	**Projekt**	**Kostnadskalkyl (milj. euro)**	**Numret i bild 6**
1	Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna ▪ Breddning av den innersta delen av Uleåborgsleden, cirka 2,3 milj. euro (1) ▪ Fördjupning av Eckeröledens farledsdjup från 5,0 meter till 7,0 meter, ca 2,8 milj. euro (2) ▪ Fördjupning av Färjsundsledens farledsdjup från 5,2 m till 6,0 M, cirka 0,8 milj. euro (3) ▪ Förbättring av farleder för råvirkestransporter på Saimen, cirka 2,1 milj. euro (4) ▪ Förbättring av märkningen på vinterfarleden i Södra Finland, cirka 2,5 milj. euro (5)	cirka 10,5	1–5
3	Fördjupning av Brahestads farled	20,8–38,5	6
	Totalt	**31,3–49,0**	

Bild 6. Farledsprojekten som ingår i investeringsprogrammet.

5 Konsekvenser av de valda projekten

5.1 Material och metoder för konsekvensbedömning

Vid konsekvensbedömningen koncentrerar man sig på de betydande konsekvenserna av investeringsprogrammet och bedömer hur målen för Trafik 12-planen (funktion, säkerhet, hållbarhet) förverkligas. Investeringsprogrammets innehållsliga mål och utgångspunkter består av målen i Trafik 12-planen och de strategiska riktlinjer som specificerar dem samt de allmänna mål som fastställs i lagstiftningen om trafiknät och som ligger till grund för Trafik 12-planen.

Bedömningen av investeringsprogrammets konsekvenser har varit en kvantitativ och kvalitativ expertbedömning som i första hand bygger på den befintliga information om projekten och deras konsekvenser som projektplaneringen producerar. Verktyget PRIO har använts vid prioriteringen av projekten och bedömningen av helhetskonsekvenserna. För att kunna använda verktyget krävs att en projektbedömning har genomförts i enlighet med projektbedömningsanvisningarna.

Projektbedömning

Uppgifterna från projektbedömningarna utnyttjas i de val som görs i planeringen, i programmeringen av projekten och i finansieringsbesluten. Projektbedömningen består av flera faser, från beskrivningen av utgångspunkterna till slutsatserna och planen för efterhandsbedömning. Projektbedömningarna har två primära syften:

1. Som ett verktyg i planeringen – projektbedömningarna hjälper till att formulera de mest effektiva projektalternativen och välja de bästa alternativen för fortsatt planering
2. Som ett stöd för beslutsfattandet – projektbedömningarna beskriver projektets konsekvenser så värdefritt som möjligt och tar ställning till projektets lönsamhet.

Syftet med konsekvensbedömningen är att beskriva konsekvensen av det aktuella planeringsalternativet i förhållande till målet eller bästa möjliga värde. Olika konsekvenser kan bestämmas på samma relativa skala i konsekvensbedömningen. Konsekvensbedömningen görs projektspecifikt och konsekvenserna som beräknas från olika projekt är inte jämförbara. Lönsamhetskalkylen och dess ekonomiskt kvantifierade konsekvenser gör att konsekvenserna kan jämföras och räknas samman. Resultaten av lönsamhetskalkylen används bland annat som underlag för beräkningar som görs med PRIO-verktyget.

Projektbedömningen beskrivs närmare i den bilaga som beskriver konsekvensbedömningen i det föregående investeringsprogrammet för statens trafikledsnät.[5]

För investeringsprogrammets sju banprojekt (kostnader sammanlagt 421 miljoner euro) har en projektbedömning gjorts som motsvarar Trafikledsverkets anvisningar för projektbedömning. En projektbedömning enligt anvisningarna har gjorts för programmets 15 landsvägsprojekt (kostnader sammanlagt cirka 669 miljoner euro). En projektbedömning har endast gjorts för ett fåtal av investeringsprogrammets farledsprojekt. Granskningarna av den kalkylerade nyttan i euro med PRIO-verktyget har endast innefattat de ban- och vägprojekt för vilka en projektbedömning har gjorts.

PRIO-verktyget

PRIO-verktyget är ett hjälpmedel för jämförelse och prioritering av konsekvenserna av projekt. Som ett resultat ger PRIO-granskningen information om projektens nytta i förhållande till varandra. Dessutom ger PRIO transparens och systematik i motiveringarna till valen av projekt. PRIO kan också användas för att se hur väl projekten förverkligar de trafikpolitiska målen och för att identifiera komplexa urvalssituationer med många mål, konsekvenser och projekt. PRIO-målen bildas alltid utifrån målen i Trafik 12-planen.

PRIO innehåller information från de projektbedömda projekten (till exempel de olika nyttokomponenterna i lönsamhetskalkylen), som används i de jämförelser som produceras med hjälp av verktyget. PRIO kan till exempel användas för att jämföra olika projektkorgar och deras konsekvenser. Med den givna finansieringsramen kan man också optimera projektkorgar med önskade målviktningar och jämföra korgar med olika viktningar. Med PRIO kan man dessutom jämföra projektens effektivitet, prioritera projekt med olika målviktningar samt skapa effektprofiler för enskilda projekt. PRIO-verktyget beskrivs också närmare i den bilaga som beskriver konsekvensbedömningen till det föregående investeringsprogrammet för statens trafikledsnät (se fotnot).

Annan konsekvensbedömningsinformation

Andra betydande effekter eller särdrag som inte ingår i den samhällsekonomiska beräkningen har vid behov beskrivits och bedömts separat. Betydande konsekvenser eller andra särdrag som inte ingår i den samhällsekonomiska beräkningen kan exempelvis vara betydande kopplingar relaterade till utvecklingsmöjligheter för markanvändning eller näringslivsutveckling, jämlikhets- och målinriktningsaspekter, långsiktiga samhällsstrukturella konsekvenser i stadsregionala projekt, vissa miljökonsekvenser samt uppgifter och bedömningar om kapaciteten i banprojekt.

[5] Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät 2025–2032, bilaga 6: Vaikutusten arviointi (Trafikledsverkets publikationer 26/2024).

Jämförelsegrund

Investeringsprogrammets konsekvenser har granskats utifrån en referensbas som består av flera olika referensfaktorer. I jämförelsegrunden är det fråga om olika konstellationer med vilka investeringsprogrammet jämförs. Genom att använda flera jämförelseupplägg kan konsekvenserna beskrivas mer omfattande och mångsidigare. Programmets konsekvenser och den nytta och de nackdelar som uppnås med programmet jämförs med nuläget och med en situation där projekten i investeringsprogrammet inte genomförs (konsekvenserna av projekt som fått ett genomförandebeslut beaktas dock). Nyttan och nackdelarna med investeringsprogrammet bedöms under en period på cirka 30 år.

Man har fått mer information om investeringsprogrammets konsekvenser genom att granska teoretiska situationer där hela budgeten för investeringsprogrammet skulle vara tillgänglig för de projekt som är bäst med tanke på funktion, säkerhet eller hållbarhet. När man endast ska jämföra de projekt som är bäst med tanke på funktion, säkerhet eller hållbarhet, åskådliggörs skillnaderna mellan programmets olika mål och delvis även motstridigheterna. Granskningen beskriver också hur väl programmet uppfyller målen i Trafik 12-planen. När man granskar teoretiska projektgrupper som maximerar en målhelhet, bör man komma ihåg att man genom att maximera ett mål förlorar nyttan i andra målområden.

Bedömda konsekvenser

De konsekvenser som bedöms i investeringsprogrammet har identifierats och prioriterats med hjälp av en Excel-tabell som länkar till målen i Trafik 12-planen och trafikledsprojektens konsekvenser. Tabellen representerar Trafikledsverkets syn på utvecklingsprojektens konsekvenser och deras inriktning under olika målområden. Klassificeringen av konsekvenserna kan utnyttjas när man bedömer vilka konsekvenser som beaktas som en del av bedömningen av investeringsprogrammets konsekvenser. Dessutom kan listan användas för att prioritera konsekvenserna sinsemellan. Bild 7 visar de konsekvenser som länkats till respektive mål i Trafik 12-planen. På bilden delas konsekvenserna under målområdena alltjämt in i tre lådor i olika färger enligt den metod som används i konsekvensbedömningen.

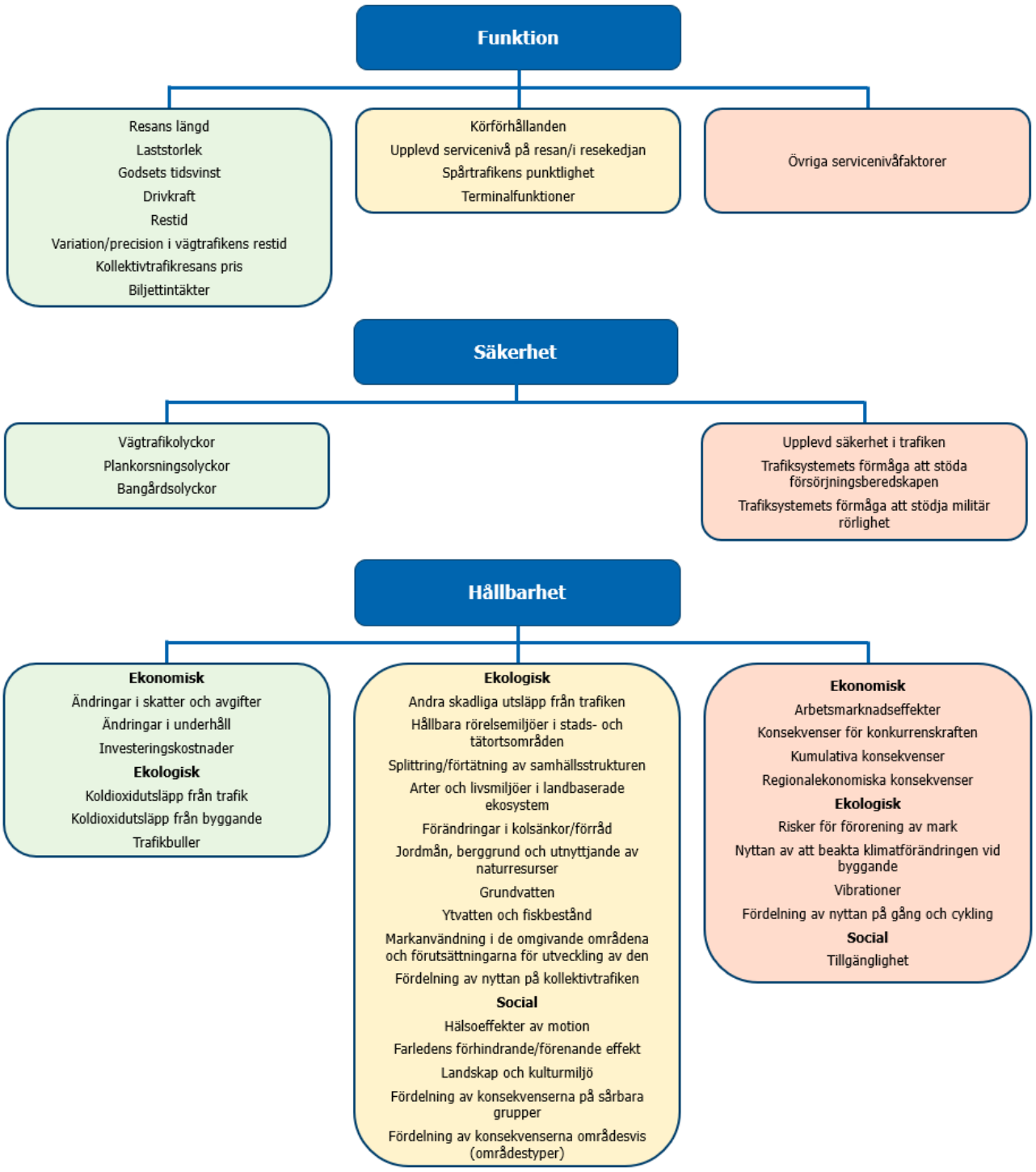

Bild 7. Trafikledsprojektens konsekvenser länkade till Trafik 12-planens mål för funktion, säkerhet och håll-barhet.

Den gröna rutan beskriver de konsekvenser som det finns en jämförbar metod för att bedöma och som till fullo kan bedömas som en del av PRIO-granskningarna. För närvarande utvecklas en metod för bedömning av konsekvenserna i den gula rutan eller så är konsekvenserna sådana att en del av faktorerna i anslutning till dem kan bedömas på ett jämförbart sätt och beaktas i PRIO-verktyget. De bedömningsmetoder som är under utveckling har vid beredningen av detta investeringsprogram ännu inte utnyttjats i konsekvensbedömningen på programnivå. Den röda rutan beskriver konsekvenser som helt faller utanför

de tillgängliga jämförbara bedömningsmetoderna och måste beskrivas verbalt på grund av att det saknas bedömningsmetoder. Konsekvenser som det inte finns några bedömningsmetoder för att beskriva och som är centrala i utvärderingsprocessen är betydande utvecklingsobjekt även i framtiden.

Den regionala inriktningen av konsekvenser

Den regionala inriktningen av konsekvenser har granskats med PRIO-verktyget oberoende av trafikledsform enligt storområde:

- Södra Finlands storområde omfattar Kymmenedalen, Päijänne-Tavastland, Nyland och Egentliga Finland
- Östra Finland omfattar Södra Karelen, Södra Savolax, Kajanaland, Norra Karelen och Norra Savolax
- Norra Finland omfattar Mellersta Österbotten, Lappland och Norra Österbotten
- Västra Finland omfattar Södra Österbotten, Egentliga Tavastland, Mellersta Finland, Birkaland, Österbotten och Satakunta.

5.2 Resultat av konsekvensbedömningen

5.2.1 Investeringsprogrammets konsekvenser för funktionen

Den **kalkylerade funktionsnyttan av** projekten i investeringsprogrammet fungerar uppstår i huvudsak genom besparingar i restid och fordonskostnader. Investeringsprogrammets största kalkylerade samhällsekonomiska nytta riktas till målområdet funktion. Nyttan av investeringsprogrammets projekt fördelas ganska jämnt mellan främjandet av arbets- och fritidsresor (385 miljoner euro) och främjandet av näringslivets resor (376 miljoner euro). Skillnaden mot projektkorgen som maximerar funktionsnyttan är dock betydande, eftersom projekten i projektkorgen som maximerar funktionen väljs enbart på basis av nyttan som stöder främjandet av näringslivets resor samt arbets- och fritidsresor oberoende av trafikledsform. I korgen som maximerar funktionen skulle största delen av projekten vara vägprojekt, varvid nyttan tydligt skulle koncentreras till arbets- och fritidsresor. Den kalkylerade effektivitetsförlusten inom målområdet funktion är 1,08 miljarder euro med den givna budgetrestriktionen.

Projektkorgen som maximerar funktionen genererar större nytta än de projekt som valts ut för investeringsprogrammet inom alla målområden, med undantag av de offentliga finansernas hållbarhet. I fråga om de offentliga finansernas hållbarhet är konsekvenserna av investeringsprogrammet negativa, men klart mindre än med projektkorgen som maximerar funktionen.

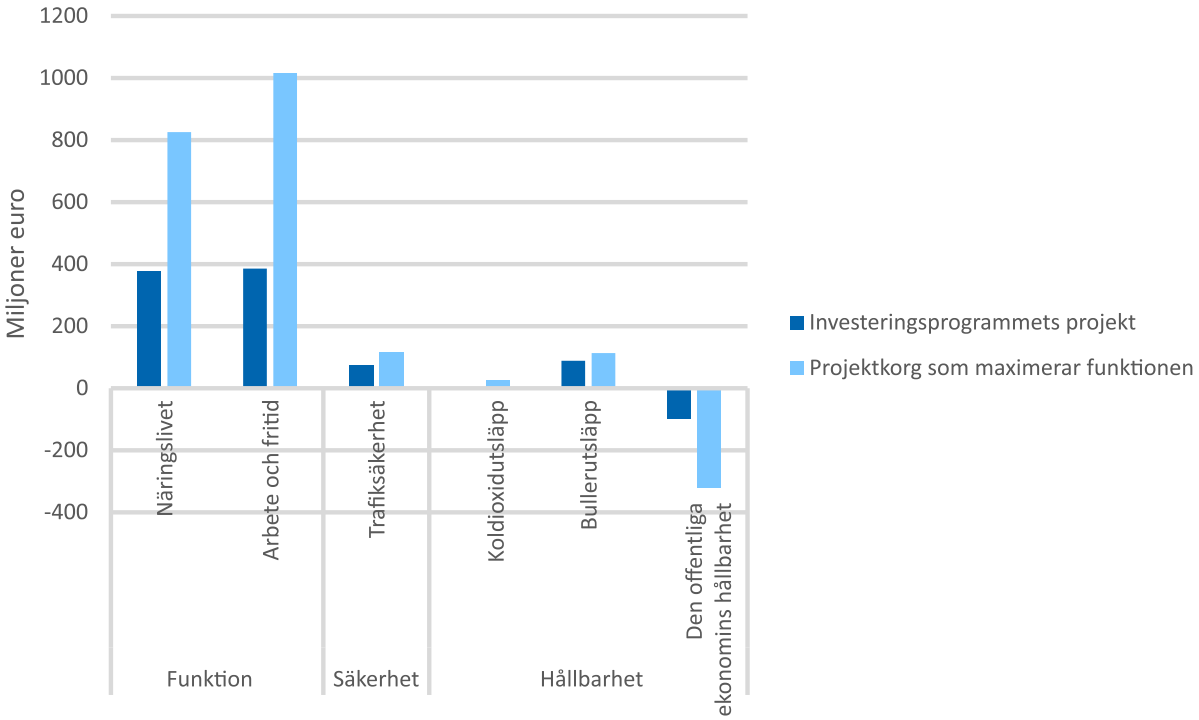

Bild 8. Konsekvenserna av investeringsprogrammet och projektkorgen som maximerar funktionsnyttan.

5.2.2 Investeringsprogrammets konsekvenser för säkerheten

Den **kalkylerade trafiksäkerhetsnyttan av** projekten i investeringsprogrammet uppstår genom att antalet olyckor med personskador minskar när trafiksäkerheten förbättras då projekten genomförs. Trafiksäkerhetensnyttan skulle vara cirka 75 miljoner euro under en kalkylperiod på 30 år, om man beslutade att genomföra alla projekt i investeringsprogrammet. Den säkerhetsnytta som projekten som ingår i investeringsprogrammet medför utgör cirka en tredjedel av vad man skulle uppnå genom att välja projekt enbart utifrån maximeringen av trafiksäkerheten. Skillnaden beror på att den största säkerhetsnyttan vanligtvis uppstår i vägprojekt, varvid i huvudsak vägprojekt väljs till projektkorgen som maximerar säkerheten. Om banprojektens andel i korgen som maximerar säkerhetseffektiviteten skulle öka, skulle effektivitetsförlusten i fråga om säkerheten minska. Med den nuvarande budgetrestriktionen är den kalkylerade effektivitetsförlusten för trafiksäkerheten 179 miljoner euro.

Det är viktigt att observera att investeringsprogrammets projekt som helhet genererar större nytta än projektkorgen som maximerar säkerheten inom alla målområden, med undantag av de offentliga finansernas hållbarhet. Det beror på att projekten i korgen som maximerar säkerheten väljs enbart på basis av trafiksäkerheten, varvid konsekvenserna för andra målområden inte påverkar valet av projekt i korgen i fråga.

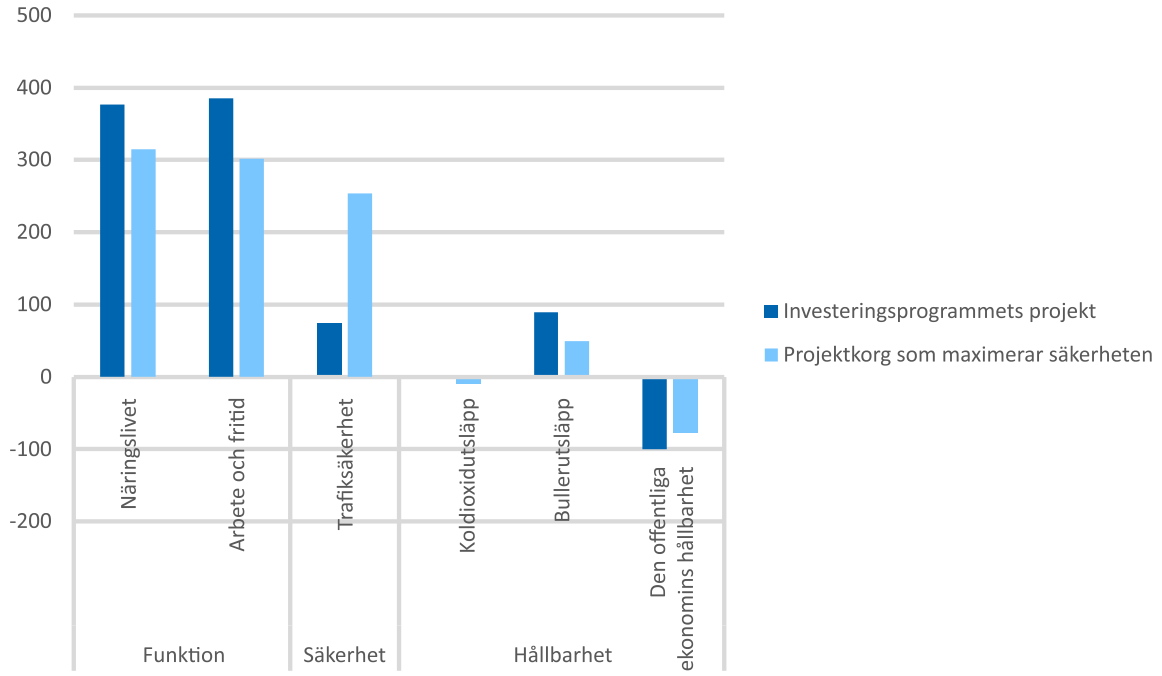

Bild 9. Konsekvenser av investeringsprogrammet och projektkorgen som maximerar säkerhetsnyttan.

Investeringsprogrammet innehåller ban-, väg- och farledsprojekt som påverkar den **militära rörligheten och försörjningsberedskapen** och som är viktiga ur dessa perspektiv. Projekten ingår inte i investeringsprogrammet enbart på grund av den militära rörligheten eller försörjningsberedskapen, utan är i huvudsak viktiga förbindelser som ska utvecklas med tanke på trafiksystemets mål i allmänhet samt den dagliga rörligheten och transporten och som samtidigt betjänar trafiken även under undantagsförhållanden (så kallade dubbelanvändningsprojekt). Konsekvenserna för den militära rörligheten och försörjningsberedskapen beskrivs inte närmare i denna rapport eller objektspecifikt.

5.2.3 Investeringsprogrammets konsekvenser för hållbarheten

Ekonomisk hållbarhet

Den **kalkylerade nytta i fråga om ekonomisk hållbarhet** som investeringsprogrammets projekt medför uppstår genom ändringar i skatter och avgifter samt underhållskostnader. När det gäller de offentliga finansernas hållbarhet medför genomförandet av projekten i investeringsprogrammet en negativ nytta på cirka 100 miljoner euro under en kalkylperiod på 30 år. Den negativa nyttan uppstår i synnerhet genom att skatteintäkterna minskar till exempel till följd av att bränsleförbrukningen minskar samt när underhållskostnaderna ökar i och med att trafikledens area ökar.

Jämfört med projektkorgen som maximerar den ekonomiska hållbarheten är de nackdelar som investeringsprogrammets projekt medför för de offentliga finanserna klart större. Effektivitetsförlusten för dessa nyttoposter är sammanlagt 360 miljoner euro under kalkylperioden. Projektkorgen som maximerar

den ekonomiska hållbarheten ger mindre nytta jämfört med de projekt som valts ut för investeringsprogrammet inom alla andra granskade målområden. När projekten väljs ut med beaktande av enbart de offentliga finansernas hållbarhet blir projektets totala nettonytta mycket liten och effektivitetsförlusten i förhållande till projektkorgen som maximerar nyttan är betydande.

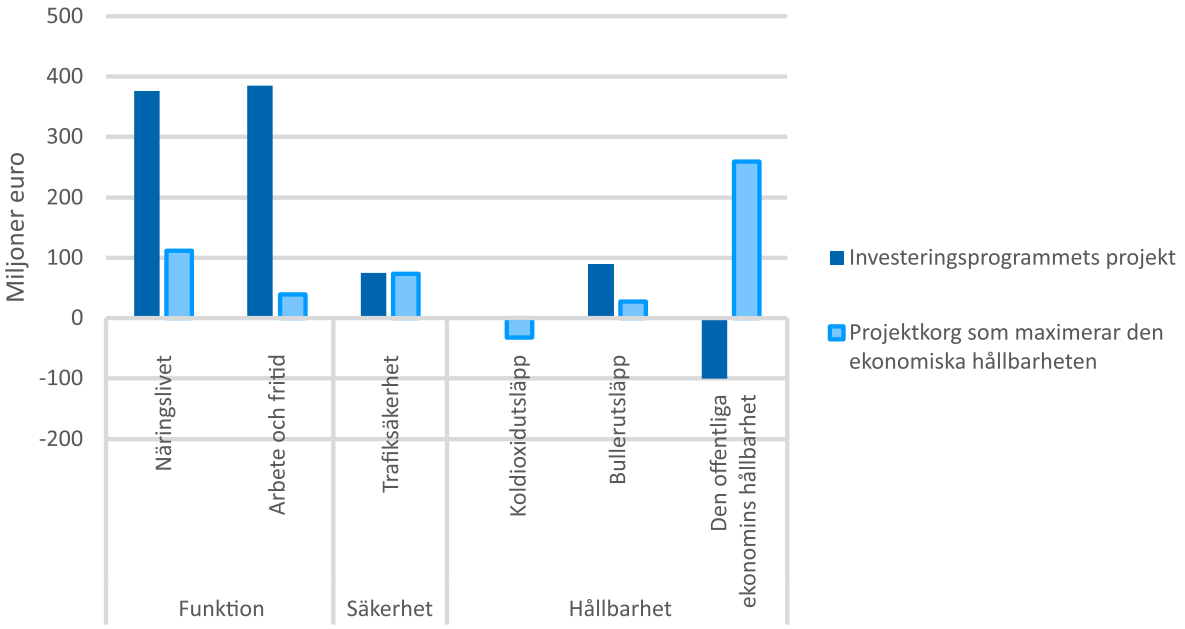

Bild 10. Konsekvenserna av investeringsprogrammet och projektkorgen som maximerar nyttan i fråga om ekonomisk hållbarhet.

Konkurrenskraften förbättras till exempel av de åtgärder som vidtagits i banprojekten för att öka kapaciteten, såsom tilläggsspåren som byggs mellan Jokela och Hyvinge och de nya trafikplatser som byggs mellan Idensalmi och Kontiomäki samt dubbelspåret som byggs mellan Luumäki och Joutseno. Åtgärderna möjliggör en ökning av godstrafiken och minskar trafikens störningskänslighet.

Ekologisk hållbarhet

Den **kalkylerade nytta i fråga om ekologisk hållbarhet** som projekten i investeringsprogrammet medför uppstår till följd av förändringar i buller- och koldioxidutsläppen. I fråga om koldioxidutsläpp beaktas konsekvenserna för trafikutsläppen från alla projekt. Utsläppen från byggandet har inte beaktats i alla objekt i investeringsprogrammet, eftersom beräkningsmetoden[6] togs i bruk först i november 2023. När det gäller minskningen av koldioxidutsläppen medför genomförandet av investeringsprogrammets projekt en nytta på cirka en miljon euro under en kalkylperiod på 30 år. Här bör man dock beakta att den faktiska nyttan skulle vara negativ om utsläppen från byggandet hade bedömts i alla projekt i investeringsprogrammet. Investeringsprogrammets projektkorg minskar bullerutsläppen med 90 miljoner euro under kalkylperioden. Detta är den näst största absoluta nyttan av alla influensområden. När det gäller

[6] Infrarakentamisen vähähiilisyyden arviointimenetelmä, Trafikledsverkets anvisningar 43/2023

ekologisk hållbarhet ligger tyngdpunkten i investeringsprogrammets nytta alltså tydligt på att minska bullerutsläppen.

Nyttan som investeringsprogrammets projekt medför i fråga om buller- och koldioxidutsläpp blir klart mindre jämfört med projektkorgen som maximerar den ekologiska hållbarheten. Effektivitetsförlusten för dessa nyttoposter är sammanlagt 192 miljoner euro under kalkylperioden och tyngdpunkten i den förlorade nyttan ligger särskilt på att minska bullerutsläppen. Projektkorgen som maximerar den ekologiska hållbarheten genererar större nytta än de projekt som valts ut för investeringsprogrammet inom alla målområden, med undantag av de offentliga finansernas hållbarhet. När det gäller de offentliga finansernas hållbarhet är konsekvenserna av investeringsprogrammet negativa, men jämfört med projektkorgen som maximerar den ekologiska hållbarheten är nackdelarna mindre. I projektkorgen som maximerar den ekologiska hållbarheten är nästan alla vägprojekt.

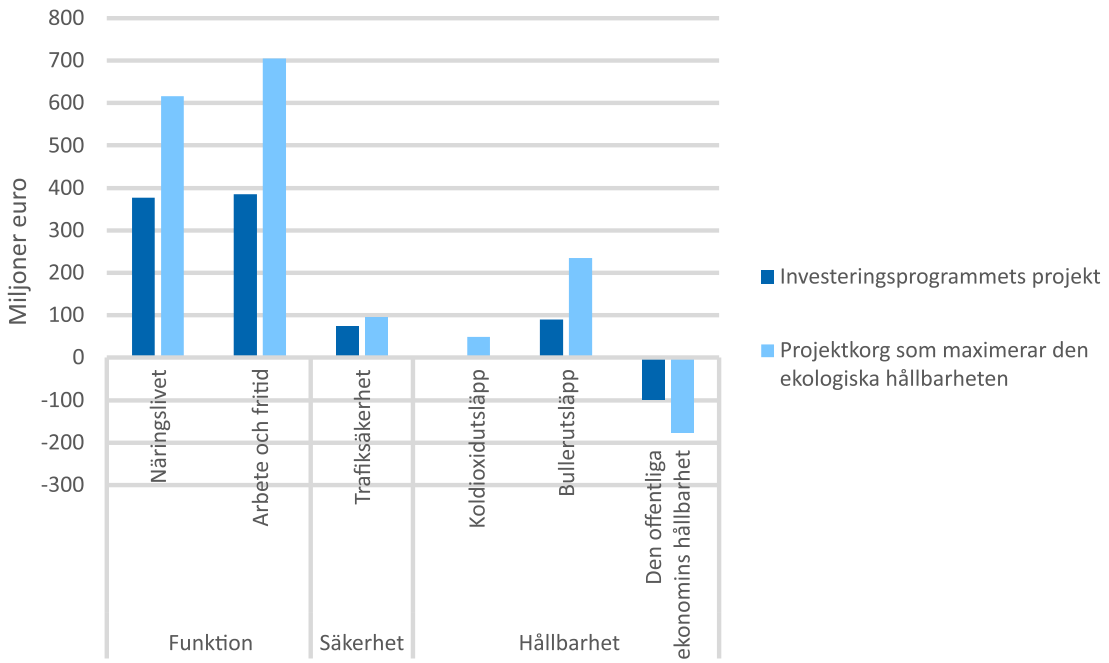

Bild 11. Konsekvenserna av investeringsprogrammet och projektkorgen som maximerar nyttan i fråga om ekologisk hållbarhet.

I samband med planeringen av projekten har man i fråga om utsläppen från trafiken oftast granskat växthusgasutsläppen, medan **övriga skadliga utsläpp från trafiken** har granskats mindre. Oftast konstateras allmänt en minskning av utsläppen (till exempel förbättring av den planskilda anslutningen vid Lv 102 Ring II Knektbron) eller konstateras att utsläppen från vägtrafiken minskar när passagerartrafiken flyttas från landsvägarna till järnvägarna (till exempel banprojektet Idensalmi–Kontiomäki). Av de enskilda utsläppskomponenterna nämns oftast kväveoxider och partiklar. **Vibrationerna** i trafiken har endast lyfts fram i vissa projekt. Till exempel i fråga om banprojektet Imatra–Joensuu har man konstaterat att

vibrations- och stomljudeffekterna kommer att öka i området, även om ökningen av olägenheterna kan dämpas genom bekämpningslösningar.

En del av vägprojekten i investeringsprogrammet (till exempel Rv 6 avsnittet Keltti–Puhjo vid Kouvola, Keltti bro, Rv 9 Vartiala-Riistavesi och Rv 25 vid Asemanties anslutning) kommer att placeras i **grundvattenområden**. Grundvattenolägenheterna kan i huvudsak bekämpas med grundvattenskydd, men till exempel i projektet Rv 25 Langansböle-Västerbacka kan man på grund av terrängens former inte bygga alla nödvändiga grundvattenskydd. I samband med byggandet av vägprojekten i investeringsprogrammet kan det uppstå tillfälliga grumlings- och andra konsekvenser för **ytvattnen**. Man strävar efter att minska de långvarigare ytvattenolägenheterna till exempel i projektet Rv 25 Langansböle–Västerbacka genom att behandla dagvattnet i vägområdet, såsom med en fördröjningsbassäng. I samband med planeringen av projekten har man knappt alls utrett **riskerna för förorening av marken**, men vid Vaajakoski på riksväg 4 har man gjort en utredning om eventuella förorenade markområden och riskobjekt i vägsträckningens områden.

En del av vägprojekten i investeringsprogrammet är sådana där det i området finns **direktivarter och -naturtyper** samt utrotningshotade eller **i övrigt värdefulla arter och naturtyper** som orsakas olägenheter av byggandet av farleden. Man strävar efter att lindra olägenheterna bl.a. genom under- och överfarter som förbättrar djurens förbindelser eller genom att flytta växtligheten antingen till en ny växtplats eller tillfälligt till ett ekosystemhotell (t.ex. Rv 25 Langansböle–Västerbacka).

Konsekvenserna för samhällsstrukturen och samhällsstrukturens hållbarhet har bedömts kvalitativt genom förändringar i tillgängligheten och de förändringar i områdesanvändningen som dessa möjliggör. På lång sikt kan trafikledsprojekten ha betydande konsekvenser för samhällsstrukturen. Konsekvenserna gäller i synnerhet växande stadsregioner. Däremot är konsekvenserna för glesbefolkade områden i allmänhet ringa. Konsekvenser för samhällsstrukturen uppstår också i trafikledsnätet när en ny led ersätter en gammal, varvid den gamla leden kan utvecklas för ny användning. Konsekvenserna för samhällsstrukturens hållbarhet bestäms i stor utsträckning i den noggrannare planeringen av områdesanvändningen (allmän planering och detaljplanering) och stadsregionplaneringen.

Största delen av projekten i investeringsprogrammet är utveckling av den befintliga trafikledsinfrastrukturen. I landsvägsnätet innebär det förbättring av trafikkapaciteten och trafiksäkerheten, vilket i allmänhet förbättrar tillgängligheten tack vare projekten. Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä flyttar huvudlederna till en ny terrängkorridor. Vägprojektet får lite bebyggelse och industriområden. Samtidigt medför den betydande minskningen av trafikmängderna på den gamla vägen möjligheter till förändringar i markanvändningen i Vaajakoski. Vägprojektet förbättrar också tillgängligheten på riksväg 4 söderut från Jyväskylä och på riksväg 9 österut från Jyväskylä. Detta kan under en längre tid orsaka konsekvenser för samhällsstrukturen.

Många landsvägsprojekt ligger på linjeavsnitt i glesbefolkade områden. I dessa görs bl.a. färre anslutningar, parallella vägarrangemang görs och bullerbekämpning genomförs. Projekten kan ha lokala konsekvenser för samhällsstrukturen till exempel i och med att boendetrivseln förbättras. Dessutom innehåller programmet många projekt som tryggar den befintliga förbindelsen, såsom reparationer av broar eller renoveringar av spårvägar. Dessa har inga konsekvenser för samhällsstrukturen.

Banprojektet för stationsområdet i Karleby minskar bangårdens barriäreffekt, och projektets gång- och cykelförbindelser förenar stationsområdet och centrum med områdena söder om bangården. Projektet ger möjligheter att förtäta samhällsstrukturen. Projektet Helsingfors–Riihimäki, avsnittet Jokela–Hyvinge tryggar en smidig persontrafik och gör det möjligt att öka tågutbudet i framtiden. På lång sikt gör projektet det möjligt att utveckla en samhällsstruktur som stöder sig på banan i stambankorridoren. I synnerhet i stadsregionerna har nya stationer eller hållplatser en betydande inverkan på samhällsstrukturen och möjliggör en hållbar utveckling av samhällsstrukturen. Största delen av nyttan som banprojekten medför handlar om att förbättra godstrafikens trafikkapacitet. Dessa projekt har knappt några konsekvenser för samhällsstrukturen.

Konsekvenserna för **gång och cykling** lyfts fram i samband med planeringen av flera vägprojekt. De nya förbindelserna för fotgängare och cyklister (nya gång- och cykelleder, underfarter, grönbroar, parallella vägar till nya vägar) förbättrar gång- och cykelförhållandena till exempel på riksväg 3 mellan Alaskylä och Parkano samt på riksväg 25 mellan Langansböle och Västerbacka. I samband med vissa vägprojekt i investeringsprogrammet (till exempel Lv 102 Ring II förbättring av den planskilda anslutningen vid Knektbron samt Rv 25 anslutningen vid Asemantie) förtydligas **kollektivtrafikens** hållplatsarrangemang, vilket förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet. Å andra sidan minskar kollektivtrafikens hållplatser till exempel på riksväg 3 mellan Alaskylä och Parkano, vilket kan försämra kollektivtrafikens tillgänglighet och förlänga den totala restiden för en del av kollektivtrafikanvändarna. Allmänt taget underlättar vägarrangemangen kollektivtrafikens anslutning till riksvägen och kollektivtrafiken fungerar smidigare när riksvägen blir smidigare.

Social hållbarhet

Ett socialt hållbart trafiksystem erbjuder alla så jämlika förutsättningar att ta sig fram som möjligt. I bedömningen av de sociala konsekvenserna granskas på vilket sätt konsekvenserna av olika åtgärder riktas till olika befolkningsgrupper, i synnerhet ur sårbara befolkningsgruppers synvinkel. Tanken är att vissa grupper av människor kan exponeras mer än andra för negativa konsekvenser av trafiken. Till exempel barn, unga och äldre personer är i en mer sårbar ställning i trafiken. Å andra sidan kan trafiksystemet förbättra möjligheterna för vissa befolkningsgrupper att ta sig fram, till exempel genom att förbättra tillgängligheten i trafikens infrastruktur eller genom att utveckla servicenivån för förmånliga färdsätt, såsom gång, cykling och kollektivtrafik.

En kvalitativ bedömning av de sociala konsekvenserna har gjorts för investeringsprogrammets projekt. Expertbedömningen grundar sig på de åtgärder och konsekvenser som nämns i projektkorten eller -planerna (till exempel bullerkonsekvenser), och bedömningarna har kompletterats med information om befolkningen i olika postnummerområden från Statistikcentralens tjänst Paavo och information om skolornas läge.

Investeringsprogrammets väg- och banprojekt har lokala konsekvenser för den sociala hållbarheten, som delvis också riktar sig till sårbara grupper, såsom barn, personer med rörelsenedsättning och äldre personer, samt låginkomsttagare. Projektens sociala konsekvenser hänför sig i synnerhet till att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken, hur säkert det är att röra sig, olika befolkningsgruppers möjligheter att röra sig, bullerskydden och bullrets hälsoeffekter samt den lokala trafikens funktion. I bedömningen har inga betydande sociala konsekvenser identifierats för flera väg- och banprojekt. Till dessa projekt hör till exempel reparationer av broar eller projekt för att förbättra banans trafikkapacitet, som inte direkt ändrar rörlighetsförhållandena eller livsmiljöns kvalitet.

I flera vägprojekt ingår åtgärder som förbättrar förhållandena för gång och cykling. Byggande av separata gång- och cykelleder, förbättring av belysningen samt utveckling av anslutningsarrangemangen och övergångsställena ökar trafiksäkerheten och den upplevda säkerheten i trafiken särskilt för barn och personer med rörelse- eller funktionshinder, inklusive äldre personer. Dessutom förbättrar dessa projekt ofta tillgängligheten i rörelsemiljön. Investeringar i gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafikens infrastruktur kan också öka möjligheterna för låginkomsttagare att röra sig när de stöder billigare färdsätt.

Till exempel finns följande projekt som innehåller åtgärder för utveckling av gång- och cykelinfrastrukturen i närheten av antingen en skola eller ett ekonomiskt sårbart bostadsområde: Rv 4 vid Vaajakoski, Rv 3 förlängning av Tavastkyroleden, Rv 3 Alaskylä–Parkano, Rv 3 vid Koskue och Rajalanmäki, Rv 6 vid Kouvola avsnittet Keltti–Puijo och Rv 25 vägarrangemang vid Nopo. Dessutom vidtas åtgärder för att förbättra förhållandena för kollektivtrafiken på Lv 102 Ring II i samband med förbättringen av den planskilda anslutningen vid Knektbron i Esbo.

Åtgärder vid stationsområdena (höjning av plattformen, underfarter) förbättrar ofta tillgängligheten, men kan också försämra den (trappor, störningssituationer i hissarna). Utvecklingen av stationsområdet i Karleby är ett betydande projekt med tanke på de sociala konsekvenserna. Stationsområdet repareras så att det blir tillgängligt, vilket förbättrar till exempel rörelsehindrade och äldre personers möjligheter att röra sig. Järnvägsstationen i Karleby är en station i klass 1 för fjärrtrafik, till vilka 20–50 st. assistanshändelser beställs årligen (till exempel på grund av låga plattformar).[7] Att ersätta plattformsstigen med en underfart ökar säkerheten, minskar banans barriäreffekt i Karleby centrumområde samt förbättrar gång- och

[7] Assistanshändelserna beställs av VR-Group Ab utifrån kommunikationsministeriets avtal om upphandlad trafik för perioden 1.2.2022–31.12.2030. Bilaga till avtalet, tjänstebeskrivning https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/101926

cykelförbindelserna. Om den åtgärd för förbättring och utveckling av nätet som ingår i investeringsprogrammet omfattar grundliga förbättringar av persontrafikplatserna, har dessa en betydande positiv inverkan på förbättringen av möjligheterna till fri rörlighet för järnvägsstationerna i fråga.

I få väg- och banprojekt har man identifierat en minskning av trafikledens barriäreffekt. Till exempel kan byggandet av grönbroar eller underfarter främja en bättre rekreationsanvändning av områdena och på så sätt förbättra livsmiljöns kvalitet. Ett sådant projekt är till exempel ovan nämnda utveckling av stationsområdet i Karleby.

Vägprojekten kan medföra omvägar för trafiken antingen under arbetet (till exempel broarna på Sv 50, Ring III i Parkstad) eller permanent (till exempel Sv 67 och Rv 19 Kivisaari–Atria). Omvägar under arbetet drabbar i synnerhet fotgängare och cyklister. De bestående ändringarna i trafikförbindelserna till följd av mitträcken, avbrott i anslutningarna och nya anslutningsarrangemang gäller också bilister (till exempel Rv 3 Hanhijärvi–Rokkakoski och Rv 3 Rajalanmäki–Koskue). Vägprojekten kan medföra omvägar för trafiken antingen under arbetet (till exempel broarna på Sv 50, Ring III i Parkstad) eller permanent (till exempel Sv 67 och Rv 19 Kivisaari–Atria). Omvägar under arbetet drabbar i synnerhet fotgängare och cyklister. De bestående ändringarna i trafikförbindelserna till följd av mitträcken, avbrott i anslutningarna och nya anslutningsarrangemang gäller också bilister (till exempel Rv 3 Hanhijärvi–Rokkakoski och Rv 3 Rajalanmäki–Koskue).

Många av vägprojekten i investeringsprogrammet omfattar bullerbekämpning och minskar antalet människor som utsätts för trafikbuller. Bullerskydden ökar trivseln i boendemiljön och minskar de hälsorisker som trafikbuller orsakar. I få projekt kan bullerolägenheten dock öka och på så sätt försämra livsmiljöns kvalitet. Särskild uppmärksamhet har fästs vid projekt som ligger nära skolor eller nära ekonomiskt sårbara bostadsområden, dvs. bostadsområden där över 25 procent av hushållen hör till de två minsta inkomstdecilerna.

Bullerbekämpning ingår i följande vägprojekt som delvis ligger i sådana postnummerområden där det bor fler hushåll än genomsnittet som hör till de två minsta inkomstdecilerna och som därmed kan anses vara ekonomiskt sårbara områden: Rv 3 Alaskylä–Parkano, Rv 6 vid Kouvola avsnittet Keltti–Puijo, Lv 102 Ring II förbättring av den planskilda anslutningen vid Knektbron. Bullerbekämpning ingår också i vägprojekt som har en eller flera skolor i närheten (under 1 km): Rv 4 vid Vaajakoski Jyväskylä, Rv 3 förlängning av Tavastkyroleden (avsnittet Rokkakoski–Hanhijärvi), Rv 3 vid Koskue och Rajalanmäki Kurikka, Rv 9 Vartiala–Riistavesi (Kivisillansalmi bro) Kuopio samt Rv 25 vägarrangemangen vid Nopo (lv 130 och rv 3) Hyvinge. I projektet Lv 2271 Hepojoki bro och Pietilä underfart i närheten av skolan bedöms däremot bullerolägenheten öka för S:t Karins-projektets del. För banprojektens del varierar bullerkonsekvenserna. I Imatra–Joensuu-projektet har bullerolägenheter identifierats och man strävar efter att dämpa dem.

Även om åtgärdernas konsekvenser för kollektivtrafikens servicenivå inte tas upp i stor utsträckning i investeringsprogrammets vägprojekt, nämns i några projekt förtydligandet av hållplatsarrangemang och konsekvenserna för busstrafiken under rusningstid. Sådana åtgärder kan förbättra möjligheterna att ta sig fram med kollektivtrafik för dem som inte har egen bil.

I fråga om tillgänglighet och smidig rörlighet (förutsägbar restid) har vägprojekt där en färja ersätts med en bro betydande konsekvenser för lokalinvånarnas dagliga resor, såsom barns och ungas skolresor och till exempel resor för äldre till hälso- och sjukvårdstjänster. Sådana projekt i investeringsprogrammet är Lv 12003 Kivimo färja, Pargas samt Lv 15123 Hätinvirta färja, Puumala. Antalet fast bosatta i influensområdet för dessa projekt är litet.

Det ökade utbudet av närtåg på sträckan Helsingfors–Riihimäki förbättrar möjligheterna att ta sig fram för både yrkesverksamma och studerande och skolelever.[8]

De nya konstruktioner som ingår i investeringsprogrammets vägprojekt, såsom broar och bullerhinder, gör ofta vägen till en mer dominerande del av landskapet (till exempel Sv 50 Ring III broarna i Parkstad, Lv 12003 ersättning av Kivimo-färjan med en bro, Rv 9 Vartiala–Riistavesi och Rv 25 Asemanties anslutning). De nya vägsträckningarna kan också splittra de tidigare enhetliga områdena i den byggda kulturmiljön och därmed försämra kulturmiljöns värde (till exempel Rv 3 Alaskylä–Parkano och Rv 4 vid Vaajakoski).

Farledsprojekten har inte några identifierade betydande sociala konsekvenser.

5.2.4 Kalkylerad nytta som förlorats i och med valen

Sammanlagt 20 projektbedömda projekt valdes till investeringsprogrammet. Tabell 9 presenterar alla projekt som ingår i programmet samt deras nyttokostnadsförhållanden och uppskattade effektivitet inom fyra influensområden:

- funktion
- trafiksäkerhet
- ekologisk hållbarhet
- ekonomisk hållbarhet.

Projekten har färgkodats i kolumnen för respektive influensområde utifrån hur väl de presterar i förhållande till andra projekt i programmet. Sex av investeringsprogrammets projektbedömda objekt är samhällsekonomiskt lönsamma projekt (NK-förhållande ≥ 1). Dessutom ligger två projekt nära gränsen för

[8] Källa: HRT Resvaneundersökning 2023, separat granskning av närtågstrafiken i huvudstadsregionen och kranskommunerna

lönsamhet (NK-förhållande> 0,8). Projekt vars nyttokostnadsförhållande ligger nära gränsen kan i verkligheten vara lönsamma om osäkerhetsfaktorerna i kalkylerna (till exempel trafikprognoser eller kostnadskalkyler) ändras. Å andra sidan kan de också visa sig vara mer olönsamma än beräkningarna.

Tabell 9. Nyttokostnadsförhållandena för de projekt som valts ut till investeringsprogrammet samt effektivite-ten hos målområdena enligt Trafik 12-planen.

Projektets namn	NK-förhållande	Funktion	Trafiksäkerhet	Ekologisk hållbarhet	Ekonomisk hållbarhet
Lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo	2,83	1,95	0,40	0,53	-0,04
Rv 25 planskilda anslutningen vid vattentornet, Lojo	2,76	4,12	0,01	0,11	-1,47
Rv 25 vägarrangemang vid Nopo (lv 130 och rv 3), Hyvinge	2,10	2,33	0,12	-0,01	-0,33
Lv 15123 ersättning av Hätinvirta färja med bro, Puumala	1,95	0,81	0,00	0,00	1,14
Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (ALT 2)	1,68	1,55	0,06	0,33	-0,26
Lv 12003 ersättning av Kivimo färja med bro, Pargas	1,63	0,42	0,00	0,03	1,17
Rv 25 Langansböle–Västerbacka förbättring med anslutningsarrangemang m.m. Raseborg (ALT 2, SEK-alternativ)	0,95	0,90	0,17	-0,05	-0,06
Sv 67 och rv 19 tilläggsfinansiering Kivisaari–Atria, Seinäjoki	0,87	0,54	0,19	0,05	0,09
Rv 3 Alaskylä–Parkano	0,76	0,75	0,08	0,03	-0,10
Rv 6 vid Kouvola avsnittet Keltti–Puhjo (ALT 3)	0,76	0,72	0,08	0,03	-0,06
Lauritsala trafikplats	0,73	0,63	0,00	0,09	0,01
Vuokatti-Kontiomäki elektrifiering (ALT 1)	0,70	0,64	0,00	0,62	-0,56
Rv 25 anslutningen till Asematie, Vichtis	0,62	0,70	0,18	0,01	-0,27

Projektets namn	NK-förhållande	Funktion	Trafiksäkerhet	Ekologisk hållbarhet	Ekonomisk hållbarhet
Rv 3 förlängning av Tavastkyroleden, (avsnittet Rokkakoski–Hanhijärvi)	0,42	0,08	0,37	-0,01	-0,02
Rv 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka	0,33	0,08	0,32	0,00	-0,07
Idensalmi–Kontiomäki, förbättring av trafikkapaciteten (ALT 1)	0,28	0,15	0,22	0,00	-0,08
Utveckling av Karleby stationsområde	0,26	0,23	0,00	0,00	0,04
Rv 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (avsnittet Ytterjeppo–Sorvist), Nykarleby	0,17	0,05	0,11	-0,01	0,02
Helsingfors–Riihimäki, avsnittet Jokela–Hyvinge	0,12	0,12	0,01	0,03	-0,03
Luumäki–Joutseno förbättring av trafikkapaciteten, avsnittet Villmanstrand–Joutseno (ALT 2)	0,03	0,08	0,00	-0,03	-0,02
Imatra–Joensuu förbättring av trafikkapaciteten (ALT 1)	-0,01	0,03	0,01	0,00	-0,05

När projekten i investeringsprogrammet jämförs med korgen som maximerar nyttan (projektkorg där projekten väljs utifrån rent kalkylerad nytta), observeras följande:

- Effektivitetsförluster uppstår mest inom målområdet funktion och den största förlorade nyttan fokuserar på att främja arbets- och fritidsresor.
- Den förlorade nyttan i förhållande till projektkorgen som maximerar nyttan uppgår till sammanlagt 1,05 miljarder euro.
- Området för ekonomisk hållbarhet är det enda där investeringsprogrammets projekt är effektivare än korgen som maximerar nyttan.

En jämförelse mellan projekten i investeringsprogrammet och projekten i projektkorgen som maximerar nyttan presenteras i bild 12. Till korgen som maximerar nyttan väljs i huvudsak vägprojekt och projekten fokuserar starkt på närheten till stora stadsregioner. I investeringsprogrammet betonas i sin tur regional balans, vilket förklarar den geografiskt jämnare projektfördelningen. Detta granskas närmare i kapitel 5.2.5. Vid valet av banprojekt betonas särskilt den nytta som inte omfattas av projektbedömningen.

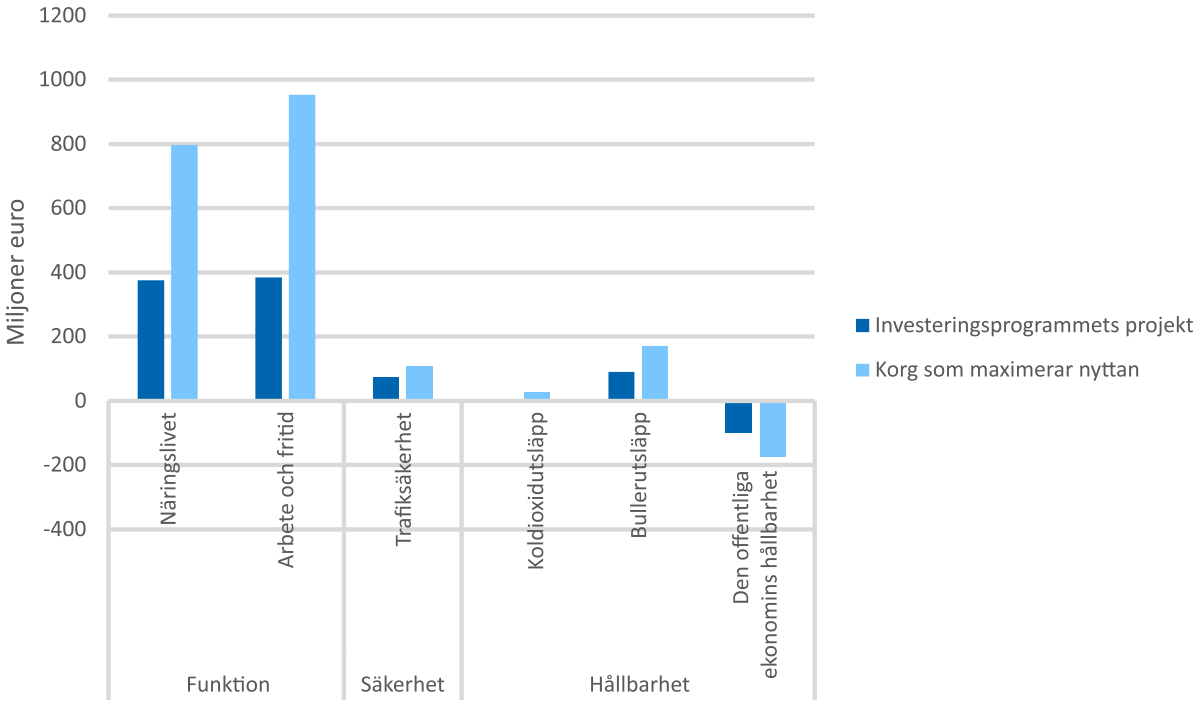

Bild 12. Nyttan av investeringsprogrammets projekt inom olika influensområden jämfört med projektkorgen som maximerar nyttan.

Fördelningen av finansieringen mellan olika trafikledsformer har en betydande inverkan på den kalkylerade nyttan. Bild 13 visar hur den förlorade nyttan ökar och nyttokostnadsförhållandet (NK-förhållandet) försämras när finansieringen styrs på annat sätt än enligt fri allokering. Vid fri allokering riktas drygt 90 procent av finansieringen till vägprojekt.

Av bilden framgår att projektkorgen till och med kan bli samhällsekonomiskt lönsam med en finansieringsfördelning där 70 procent av finansieringen riktas till banprojekt och 30 procent till vägprojekt. Nyttan som förloras i denna fördelning uppgår dock redan till cirka 1,8 miljarder euro.

Hur allokeringen av finansieringen påverkar den förlorade kalkylerade nyttan är central information, eftersom den beskriver utbytesförhållandet mellan kalkylerad nytta och annan nytta som projekten ger eller motiveringar som påverkar beslutsfattandet. Med andra ord kan man med hjälp av kalkylerad nytta fastställa ett "pris" för valet i finansieringsfördelningen mellan trafikledsformerna. Denna prissättning beskriver den uppskattning som de faktorer utanför nyttokostnadsanalysen som påverkar beslutsfattandet har.

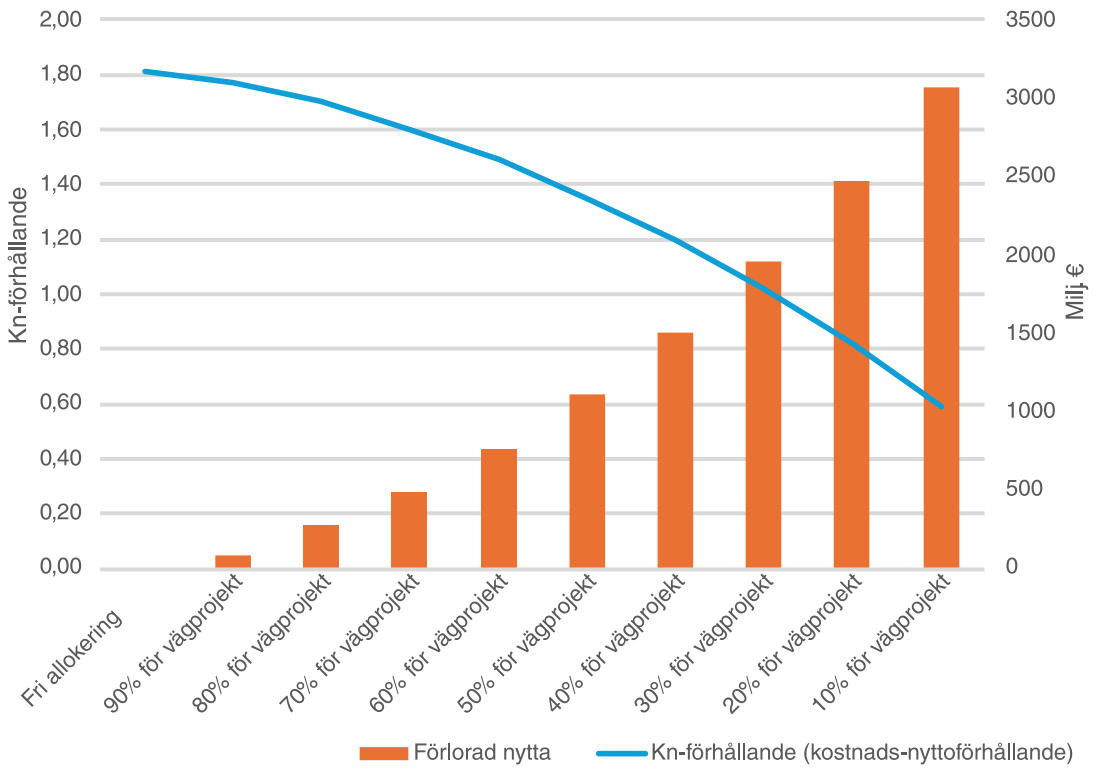

Bild 13. Hur allokeringen av finansieringen påverkar projektkorgens nyttokostnadsförhållande och förlusten av kalkylerad nytta.

5.2.5 Den regionala inriktningen av investeringsprogrammets konsekvenser

Konsekvensernas inriktning har granskats enligt storområde: Södra Finland, Västra Finland, Östra Finland och Norra Finland. Syftet med granskningen är att bedöma konsekvenserna av investeringsprogrammets projekt i olika områden. Bild 14 visar hur finansieringen och den kalkylerade nyttan fördelas områdesvis. Nyttan har riktats till det område där projektet är beläget och i granskningen har man till exempel inte beaktat eventuella mer omfattande nätverkskonsekvenser. Bilden är således riktgivande, men erbjuder en helhetsbild av vart största delen av den kalkylerade nyttan riktas.

Fördelningen av finansieringen till storområdena är en följd av den riksomfattande prioriteringen av projekten. Fördelningen av finansieringen påverkas slutligen också på annat sätt av projekt som framskrider till exempel med eventuell separat finansiering för militär rörlighet. Det relativt låga finansieringsbeloppet i norra Finland förklaras delvis av att stora projekt har inletts i området under de senaste åren och att det har funnits färre projekt som uppfyller urvalskriterierna och som behandlats i beredningen av investeringsprogrammet än i andra områden. Om finansieringsbeloppet speglas mot områdenas befolkningsunderlag eller trafikmängder blir också Södra Finlands andel mindre än genomsnittet. Detta förklaras delvis av att man under de senaste åren har beslutat om många projekt i Södra Finland, varvid projektbehoven har försvunnit från området.

Av bilden framgår att finansieringsbeloppet korrelerar som väntat med nyttan: det område som fått mest finansiering genererar den största nyttan, det som fått den näst största finansieringen näst störst nytta och så vidare. Västra Finland är det enda området där den kalkylerad nyttan klart överskrider det använda finansieringsbeloppet. I Östra Finland är nettonyttan däremot låg i förhållande till investeringskostnaderna för projekten. Detta förklaras särskilt av vägprojektens stora andel av den totala finansieringen till Västra Finland och banprojektens stora andel av den totala finansieringen till Östra Finland. Fördelningen av nyttan inom områdena till olika influensområden behandlas närmare i underkapitlen om respektive storområde.

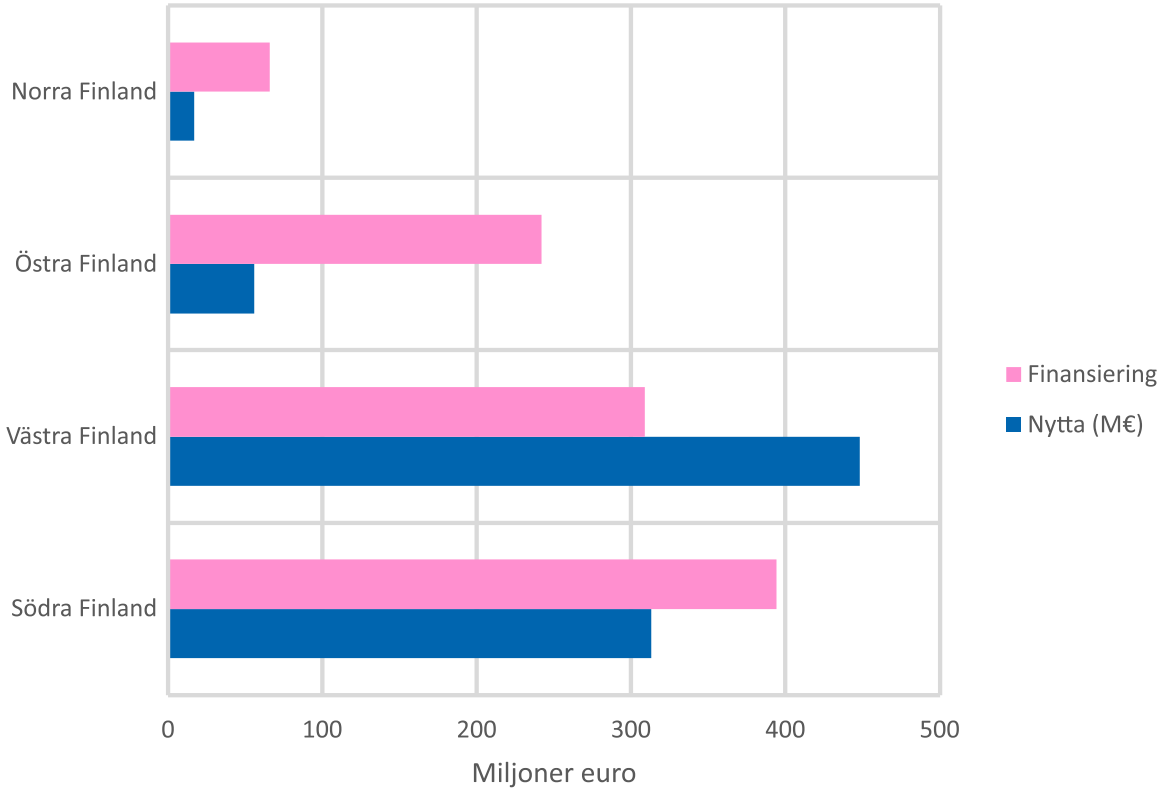

Bild 14. Fördelning av nyttan och finansieringen av de projektbedömda projekt som valts ut för investerings-programmet per område.

Södra Finland

I Södra Finland omfattar investeringsprogrammet åtta projektbedömda projekt vars investeringskostnader uppgår till cirka 346 miljoner euro. För enkelhetens skull gjordes en jämförelse mellan investeringsprogrammets projekt och den projektkorg som maximerar nyttan. Investeringsprogrammets projekt genererar cirka 44 procent av den totala nettonyttan av NK-korgen, vilket visar en betydande effektivitetsförlust i fråga om den kalkylerade nyttan.

Fyra projekt i Södra Finland ingår i både NK-korgen och investeringsprogrammet, och i tabell 10 presenteras hur investeringsprogrammets projekt placeras i korgen som maximerar nyttan. Den största skillnaden

i nettonyttan mellan korgarna beror på banprojektet Böle–Riihimäki, vars höga kostnader och lilla nytta försämrar den totala lönsamheten för investeringsprogrammets projektkorg för Södra Finland. NK-förhållandet för projekten i investeringsprogrammet för Södra Finland är 0,8, vilket innebär att projekten samhällsekonomiskt hamnar under gränsen för lönsamhet. NK-förhållandet för projektkorgen som maximerar nyttan är klart högre, 1,8.

Tabell 10. Investeringsprogrammets projekt i Södra Finland och valet av projekt till projektkorgen som maxime-rar nyttan i Södra Finland.

Projektets namn	**Trafikledsform**	**Investerings-kostnader (milj. euro)**	**Ingår i projekt-korgen som maximerar nyt-tan**
Rv 6 vid Kouvola avsnittet Keltti–Puhjo (ALT 3)	Väg	62	Nej
Helsingfors–Riihimäki, avsnittet Jokela–Hy-vinge	Järnväg	144	Nej
Rv 25 vägarrangemang vid Nopo (lv 130 och rv 3), Hyvinge	Väg	17	Ja
Lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo	Väg	11	Ja
Lv 12003 ersättning av Kivimo färja med bro, Pargas	Väg	11	Ja
Rv 25 planskilda anslutningen vid vatten-tornet, Lojo	Väg	18	Ja
Rv 25 anslutningen till Asematie, Vichtis	Väg	37	Nej
Rv 25 Langansböle–Västerbacka förbätt-ring med anslutningsarrangemang m.m. Raseborg (ALT 2, SEK-alternativ)	Väg	46	Nej

Bild 15 visar hur nyttoposterna i investeringsprogrammet och projektkorgarna som maximerar nyttan för-delas mellan olika influensområden för projekten i Södra Finland. Nyttan av projekten i investeringspro-grammen för Södra Finland består huvudsakligen av tids- och fordonskostnadsbesparingar, varav största delen riktas till persontrafiken. Det är värt att notera att trafiksäkerhetsnyttans andel i området är klart större än bullernyttans andel. Detta skiljer sig från den konsekvensprofil som kan observeras på riksnivå, där bullernyttans betydelse för investeringsprogrammets totala konsekvenser är större än trafiksäker-hetsnyttans.

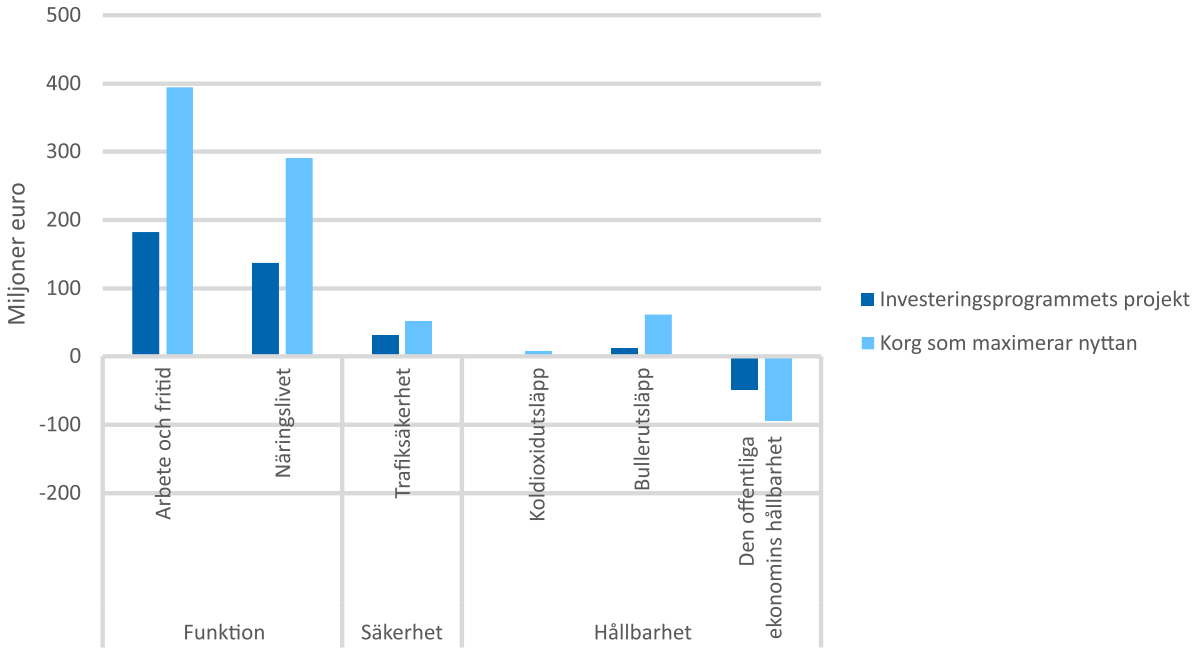

Bild 15. Fördelning av nyttan av projekt som valts ut till investeringsprogrammet för Södra Finland och projekt som maximerar nyttan.

Västra Finland

I Västra Finland omfattar investeringsprogrammet fem projektbedömda projekt vars sammanräknade investeringskostnader uppgår till cirka 309 miljoner euro. Investeringsprogrammets projekt genererar cirka 62 procent av den totala nettonyttan av projektkorgen som maximerar nyttan. Av alla storområden är den relativa effektivitetsförlusten minst i Västra Finland jämfört med projektkorgen som maximerar nyttan. Skillnaden i nytta mellan korgarna förklaras av de svagare nyttokostnadsförhållandena för mindre vägprojekt som valts ut till investeringsprogrammet.

Två av projekten i Västra Finland ingår både i korgen som maximerar nyttan och i investeringsprogrammet, och i tabell 11 presenteras hur investeringsprogrammets projekt placeras i korgen som maximerar nyttan. NK-förhållandet för projekten i investeringsprogrammet för Västra Finland är 1,39, medan NK-förhållandet för den projektkorg som maximerar nyttan är klart högre, dvs. 2,24. Båda korgarna är klart lönsamma ur samhällsekonomisk synvinkel.

Tabell 11. Investeringsprogrammets projekt i Västra Finland och valet av projekt till projektkorgen som maxime-rar nyttan i Västra Finland.

Projektets namn	Trafikledsform	Investerings-kostnader (milj. euro)	Ingår i projekt-korgen som maximerar nyt-tan
Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (ALT 2)	Väg	225	Ja
Sv 67 och rv 19 tilläggsfinansiering Ki-visaari–Atria, Seinäjoki	Väg	38	Nej
Rv 3 Alaskylä–Parkano	Väg	17	Nej
Rv 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka	Väg	14	Nej
Rv 3 förlängning av Tavastkyroleden, (av-snittet Rokkakoski–Hanhijärvi)	Väg	15	Nej

Bild 16 visar hur nyttoposterna i investeringsprogrammet och projektkorgarna som maximerar nyttan för-delas mellan olika influensområden för projekten i Västra Finland. Nyttan av projekten i Västra Finland består huvudsakligen av tids- och fordonskostnadsbesparingar som riktas ganska jämnt till persontrafi-ken och näringslivet. Bullernyttans andel i projektkorgens nyttoprofil är större än genomsnittet, medan trafiksäkerhetsnyttans andel är ganska liten. I projekten i Västra Finland är trafiksäkerhetsnyttan endast cirka hälften av bullernyttan, vilket framhäver miljökonsekvensernas betydelse i området. Det är också värt att notera att inget av projekten i området enligt Västra Finlands landskapsindelning är ett banpro-jekt.

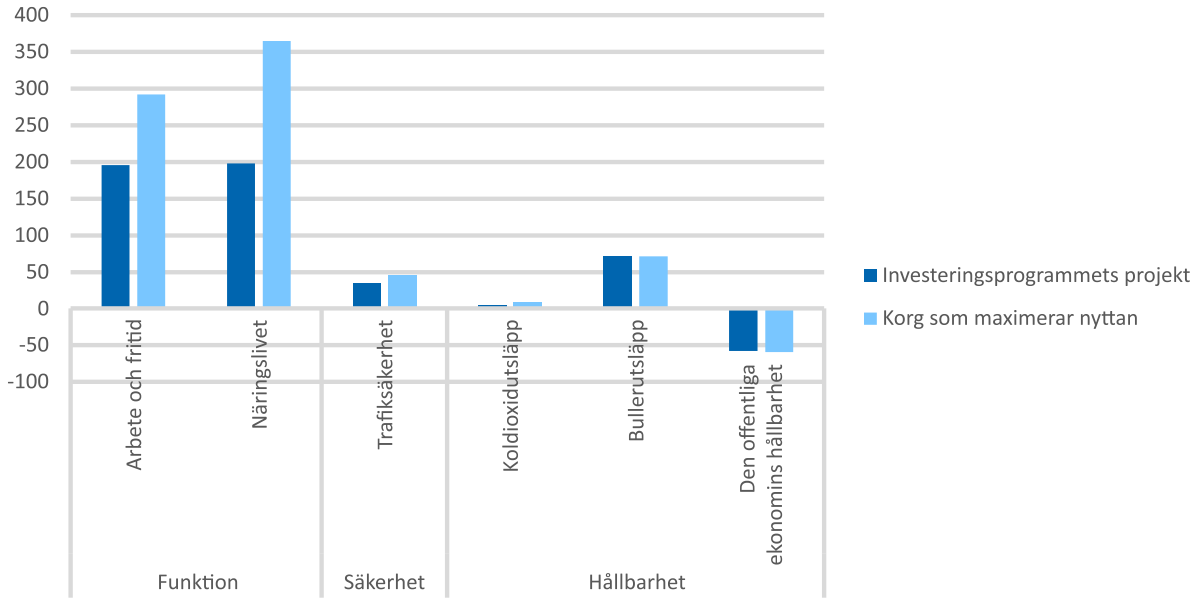

Bild 16. Fördelning av nyttan av projekt som valts ut till investeringsprogrammet för Västra Finland och projekt som maximerar nyttan.

Östra Finland

I Östra Finland omfattar investeringsprogrammet fem projektbedömda projekt vars sammanräknade investeringskostnader uppgår till cirka 242 miljoner euro. Investeringsprogrammets projekt genererar cirka 28 procent av den totala nettonyttan av projektkorgen som maximerar nyttan. Av projekten i investeringsprogrammet för Östra Finland ingår hela tre av fem i korgen som maximerar nyttan, vilket innebär att en stor effektivitetsförlust orsakas av två stora banprojekt med svaga NK-förhållanden.

I tabell 12 presenteras de projektbedömda objekten i investeringsprogrammet för Östra Finland samt information om huruvida projekten i fråga ingår i projektkorgen som maximerar nyttan i området. Till projektkorgen som maximerar nyttan väljs i stället för dessa två banprojekt hela fem projekt, där åtgärden är att ersätta färjavsnittet med en bro och detta orsakar största delen av den kalkylerade effektivitetsförlusten mellan projektkorgarna. Investeringsprogrammets NK-förhållande för projekten i Östra Finland är 0,21 och för projektkorgen som maximerar nyttan 0,85. Det innebär att det utifrån den nuvarande projektbedömda planreserven och den givna finansieringsramen inte är möjligt att bilda en projektkorg i området som är lönsam med tanke på den kalkylerade samhällsekonomiska nyttan. I Östra Finland finns det till exempel jämfört med Västra och Södra Finland färre kalkylmässigt lönsamma objekt, särskilt på grund av mindre trafikmängder.

Tabell 12. Investeringsprogrammets projekt i Östra Finland och valet av projekt till projektkorgen som maximerar nyttan i Östra Finland.

Projektets namn	Trafikledsform	Investeringskostnader (milj. euro)	Ingår i projektkorgen som maximerar nyttan
Vuokatti-Kontiomäki elektrifiering (ALT 1)	Järnväg	7	Ja
Imatra–Joensuu förbättring av trafikkapaciteten (ALT 1)	Järnväg	64	Nej
Luumäki–Joutseno förbättring av trafikkapaciteten, avsnittet Villmanstrand–Joutseno (ALT 2)	Järnväg	141	Nej
Lauritsala trafikplats	Järnväg	15	Ja
Lv 15123 ersättning av Hätinvirta färja med bro, Puumala	Väg	15	Ja

Projektbedömda projekt i Östra Finland skiljer sig i hela projektgruppen från projekt i andra storområdena i fråga om nyttoprofilen. Bild 17 visar hur nyttoposterna i investeringsprogrammets projektkorg och projektkorgen som maximerar nyttan fördelas mellan olika influensområden för projekten i Östra Finland. Bilden visar att den största nyttan handlar om att främja näringslivet och den näst största nyttoposten om de offentliga finansernas hållbarhet både i den projektkorg som maximerar nyttan och i investeringsprogrammets projektkorg. I synnerhet den positiva nyttan för de offentliga finansernas hållbarhet är en egenskap som klart skiljer sig från de övriga områdena. Detta förklaras särskilt av projekt där färjeavsnittet ersätts med broar. Projekten i fråga är lönsamma och erbjuder en stor besparing genom minskade underhållskostnader, vilket stöder de offentliga finanserna. Den tydliga nyttan för näringslivet förklaras i sin tur tydligt av de banprojekt i området som valts ut för investeringsprogrammet och som i princip stöder godstrafikens framskridande.

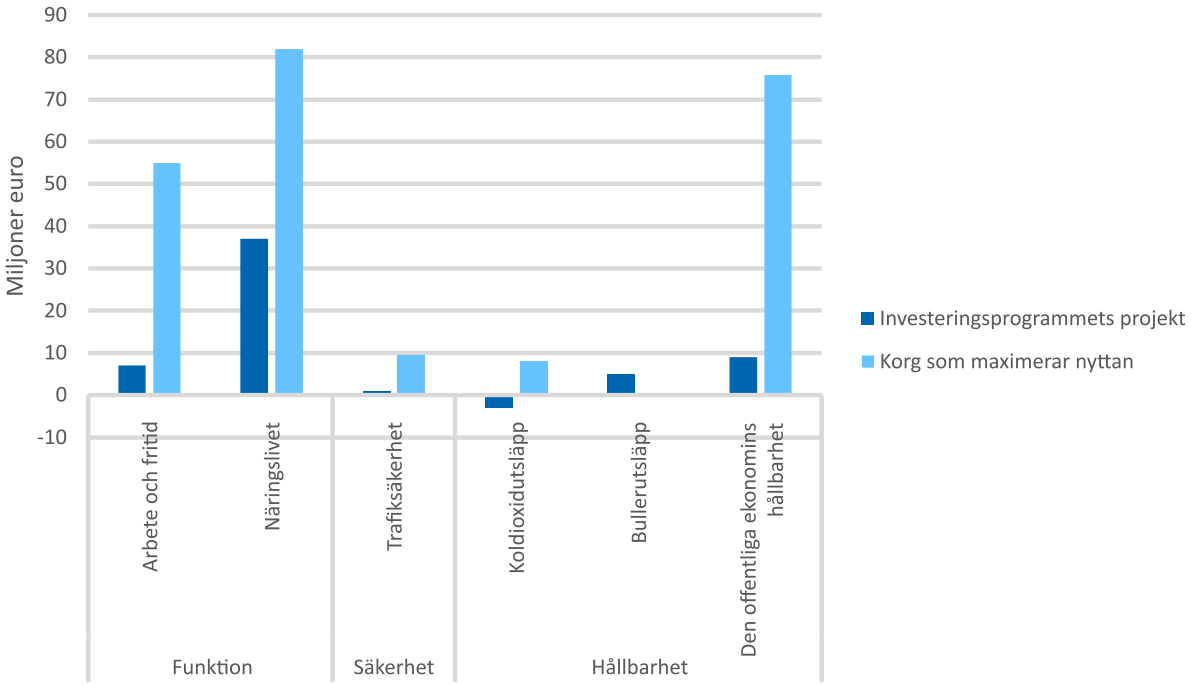

Bild 17. Fördelning av nyttan av projekt som valts ut till Östra Finlands investeringsprogram och projekt som maximerar nyttan.

Norra Finland

I Norra Finland omfattar investeringsprogrammet tre projektbedömda projekt vars sammanräknade investeringskostnader uppgår till cirka 58 miljoner euro. Investeringsprogrammets projekt genererar cirka 20 procent av den totala nettonyttan av projektkorgen som maximerar nyttan. Den absoluta skillnaden i den förlorade nyttan är dock endast 70 miljoner, eftersom investeringskostnaderna för projekten i Norra Finland är små. Till projektkorgen som maximerar nyttan väljs två samhällsekonomiskt lönsamma projekt, ett banprojekt och ett vägprojekt, medan två banprojekt med svag lönsamhet och ett vägprojekt med svag lönsamhet väljs ut till investeringsprogrammet.

Inget av projekten i Norra Finland ingår både i korgen som maximerar nyttan och i investeringsprogrammet. I tabell 13 presenteras investeringsprogrammets projektbedömda objekt i Norra Finland. Investeringsprogrammets NK-förhållande för projekten i Norra Finland är 0,26 och för projektkorgen som maximerar nyttan 1,21. I Norra Finland finns det till exempel jämfört med Västra och Södra Finland färre kalkylmässigt lönsamma objekt, särskilt på grund av mindre trafikmängder.

Tabell 13. Investeringsprogrammets projekt i Norra Finland och valet av projekt till projektkorgen som maxime-rar nyttan i Norra Finland.

Projektets namn	Trafikledsform	Investerings-kostnader (milj. euro)	Ingår i projekt-korgen som maximerar nyt-tan
Rv 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (avsnit-tet Ytterjeppo–Sorvist), Nykarleby	Väg	8	Nej
Idensalmi–Kontiomäki, förbättring av tra-fikkapaciteten (ALT 1)	Järnväg	25	Nej
Utveckling av Karleby stationsområde	Järnväg	25	Nej

Bild 18 visar hur nyttoposterna i investeringsprogrammets projektkorg och projektkorgen som maximerar fördelas mellan olika influensområden för projekten i Norra Finland. Konsekvensprofilen för projekten i investeringsprogrammet för Norra Finland skiljer sig mycket från de andra områdena. Till exempel upp-står det nästan lika mycket bullernytta som nytta för näringslivet. Trafiksäkerhetensnyttan är däremot lika stor som nyttan för främjande av hushållens resor.

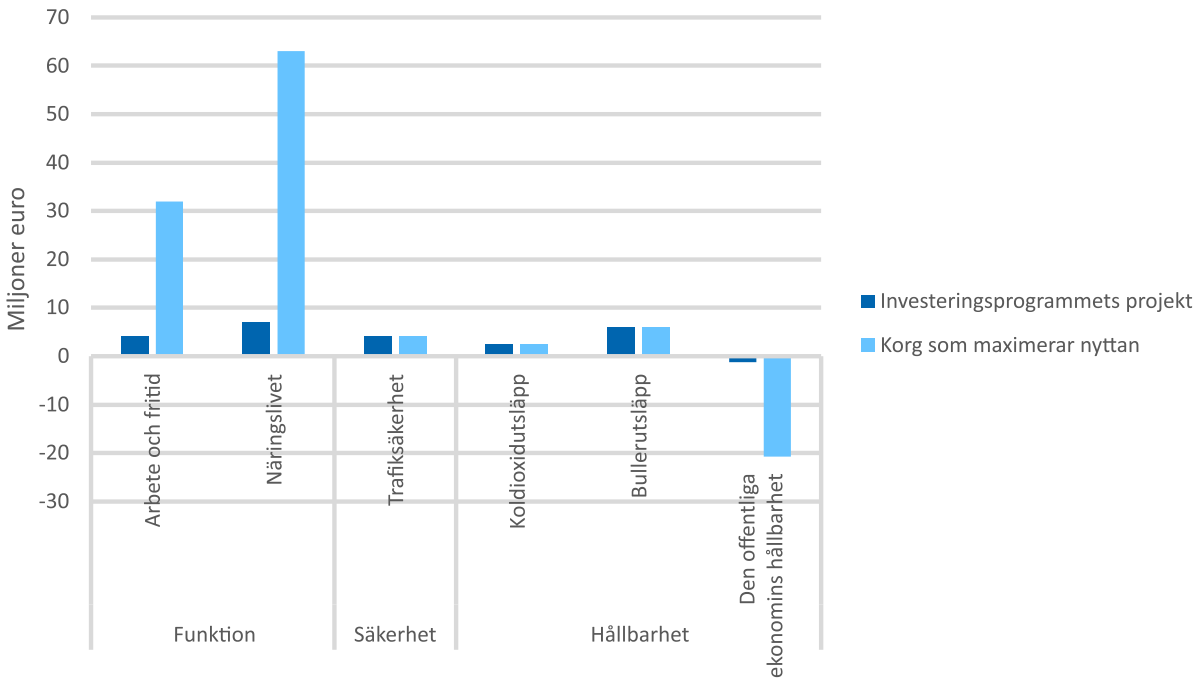

Bild 18. Fördelning av nyttan av projekt som valts ut till Norra Finlands investeringsprogram och projekt som maximerar nyttan.

6 Uppföljning

6.1 Övervakning av genomförandet av investeringsprogrammet

Genom att följa upp investeringsprogrammet för trafikledsnätet får man information om genomförandet av investeringsprogrammet och de projekt som presenteras i det. Uppföljningsinformationen beskriver också hur väl målen och riktlinjerna i Trafik 12-planen (statsrådets publikation 2021:76 och redogörelse 10/2025) förverkligas i fråga om utvecklingen och förbättringen av trafikledsnätet. Uppföljningsinformationen vägleder de årliga uppdateringarna av investeringsprogrammet.

Genomförandet av programmet kommer att följas upp från fyra perspektiv:

- genomförande av investeringsprogrammets finansieringsnivå
- genomförande av investeringsprojekt
- genomförande av investeringsprogrammets bedömda effekter
- övrig uppföljning av investeringsprogrammet.

Tillsammans utgör investeringsprogrammet och de budgetbeslut som fattats en helhet som genomför Trafik 12-planens mål och ekonomiska ram.

6.2 Genomförande av investeringsprogrammets finansieringsnivå

För utvecklingsprojektens del följs genomförandet av finansieringsnivån för investeringsprogrammet som grundar sig på Trafik 12-planen (statsrådets publikation 2021:76 och redogörelse 10/2025) upp genom att man jämför genomförandet av den ekonomiska ramen för Trafik 12-planen med riksdagens anslagsbeslut (ram- och budgetfinansiering) från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021. Utvecklingsprojektens finansieringsnivåer visas i bild 19 och 20.

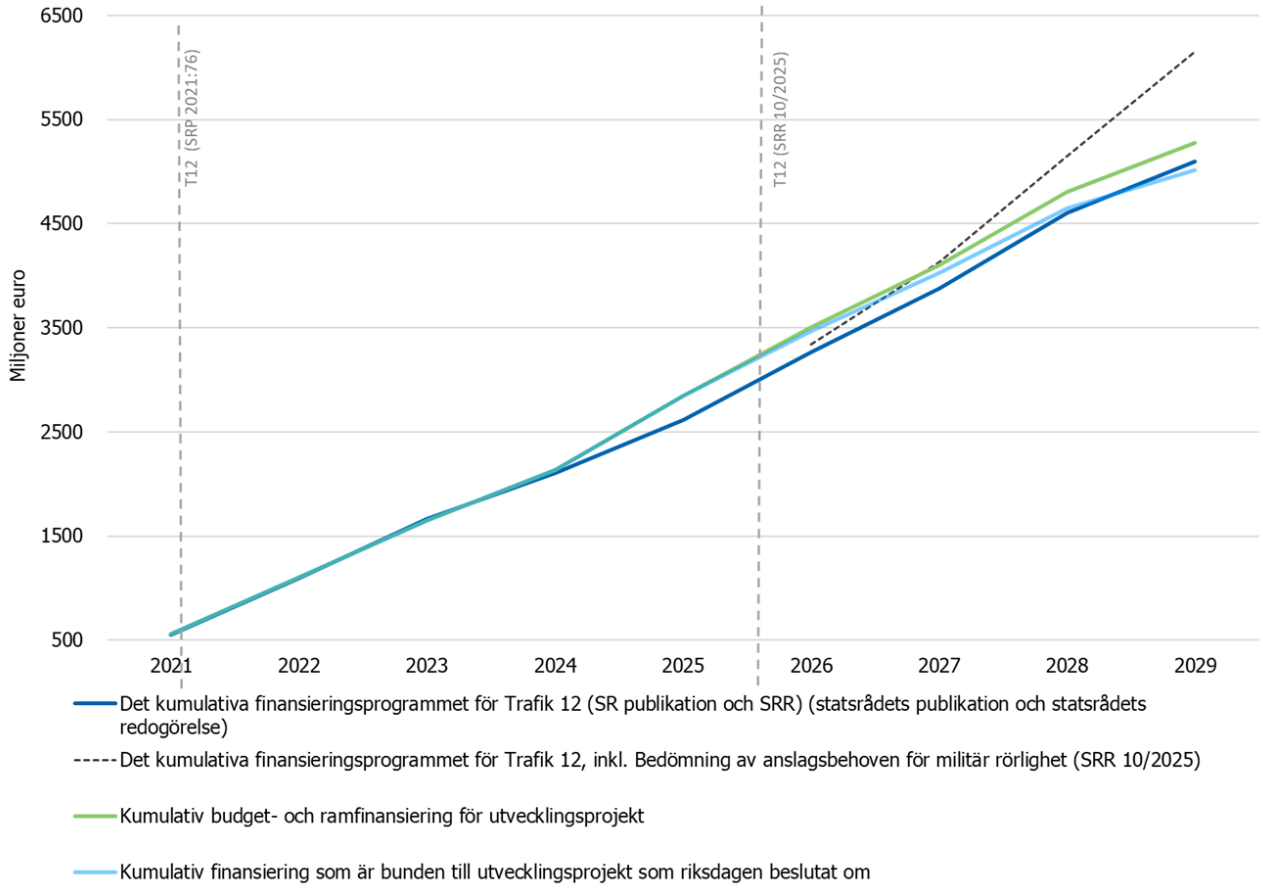

Bild 19. Utvecklingsprojektens finansieringsnivåer, kumulativ övervakning 2021–2029.

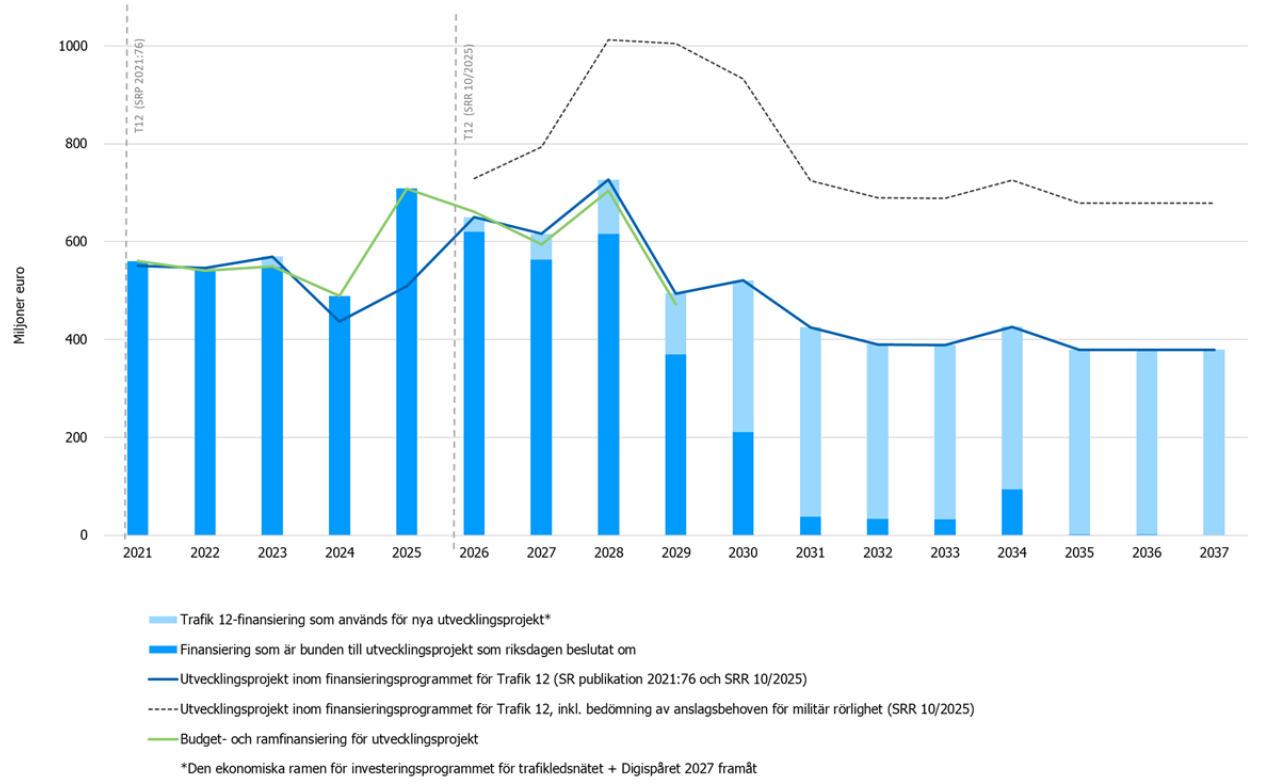

Bild 20. Utvecklingsprojektens årliga finansieringsnivåer och utvecklingsprojektens finansieringsbeslut.

Planen för de offentliga finanserna 2021–2024 utgör grunden för den ekonomiska ramen för Trafik 12-planen (statsrådets publikation 2021:76) för de första planeringsåren. De budgetbeslut som riksdagen fattat efter att Trafik 12-planen publicerades har varierat jämfört med det som presenterades i Trafik 12-planen. Budget- och ramfinansieringen som presenteras i bilderna 19 och 20 omfattar beslut och finansiering från regeringens tidsbundna investeringsprogram för bl.a. MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt. Finansieringen av regeringens tidsbundna investeringsprogram och MBT-stadsregionerna ingår inte i den totala finansieringen för 2021–2025 av Trafik 12-planen (statsrådets publikation 2021:76) som presenteras i bilderna.

Den totala finansieringen av den uppdaterade Trafik 12-planen (statsrådets redogörelse 10/2025) har beaktats i bilderna 19 och 20 från och med 2026. Grunden för de första åren av den totala finansieringen av Trafik 12 är planen för de offentliga finanserna för 2026–2029. På bilderna presenteras med en streckad linje finansieringsprogrammet för Trafik 12-planen för utvecklingsprojekt som innehåller en bedömning av anslagsbehovet för militär rörlighet.

6.3 Genomförandet av utvecklingsprojekten

Besluten om finansiering av utvecklingsprojekten följs upp som en helhet och enligt trafikledsform från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021 (1.7.2021). Vid uppföljningen av finansieringsbesluten beaktas finansieringsbesluten för nya projekt och de justeringar av finansieringsbesluten som gäller dem. Dessutom beaktas justeringarna av finansieringsbesluten för projekt som inletts före den nuvarande planeringsperioden för Trafik 12.

Bild 21 visar finansieringsbesluten i den tredje tilläggsbudgeten för 2021 och för efterföljande utvecklingsprojekt enligt trafikledstyp. Besluten om finansiering av nya utvecklingsprojekt har riktats både till de projekt som presenteras i investeringsprogrammet för trafiknätet och till andra projekt.

Beslut om finansiering av nya utvecklingsprojekt har fattats för sammanlagt 2 198 miljoner euro. Projektbeslut som ingått i investeringsprogrammen för trafikledsnätet har fattats för sammanlagt 1 381 miljoner euro och andra projektbeslut för 817 miljoner euro. Närmare projektspecifika uppgifter presenteras i tabell 14 och projektens placering på bild 22. Dessutom har det fattats ett finansieringsbeslut om isbrytaranskaffning som inte har beaktats i denna uppföljning av trafikledsprojekt.

I fråga om antalet nya projekt har merparten av finansieringsbesluten riktats till landsvägsnätet. Granskat i euro har cirka 66 procent av besluten om nya projekt riktats till landsvägsnätet, cirka 33 procent till bannätet och cirka 1 procent till farledsnätet. Ändringarna av finansieringsbesluten innehåller, i mycket exceptionella fall, även annullering av redan beslutade projekt. Detta visas på bild 21 som ett negativt värde i uppföljningen av finansieringsbesluten för farlederna. Till följd av anfallskriget som Ryssland

inledde i Ukraina 2022 ställde riksdagen in finansieringen av projekt för att förlänga slussarna i Saima kanal och höja vattennivån.

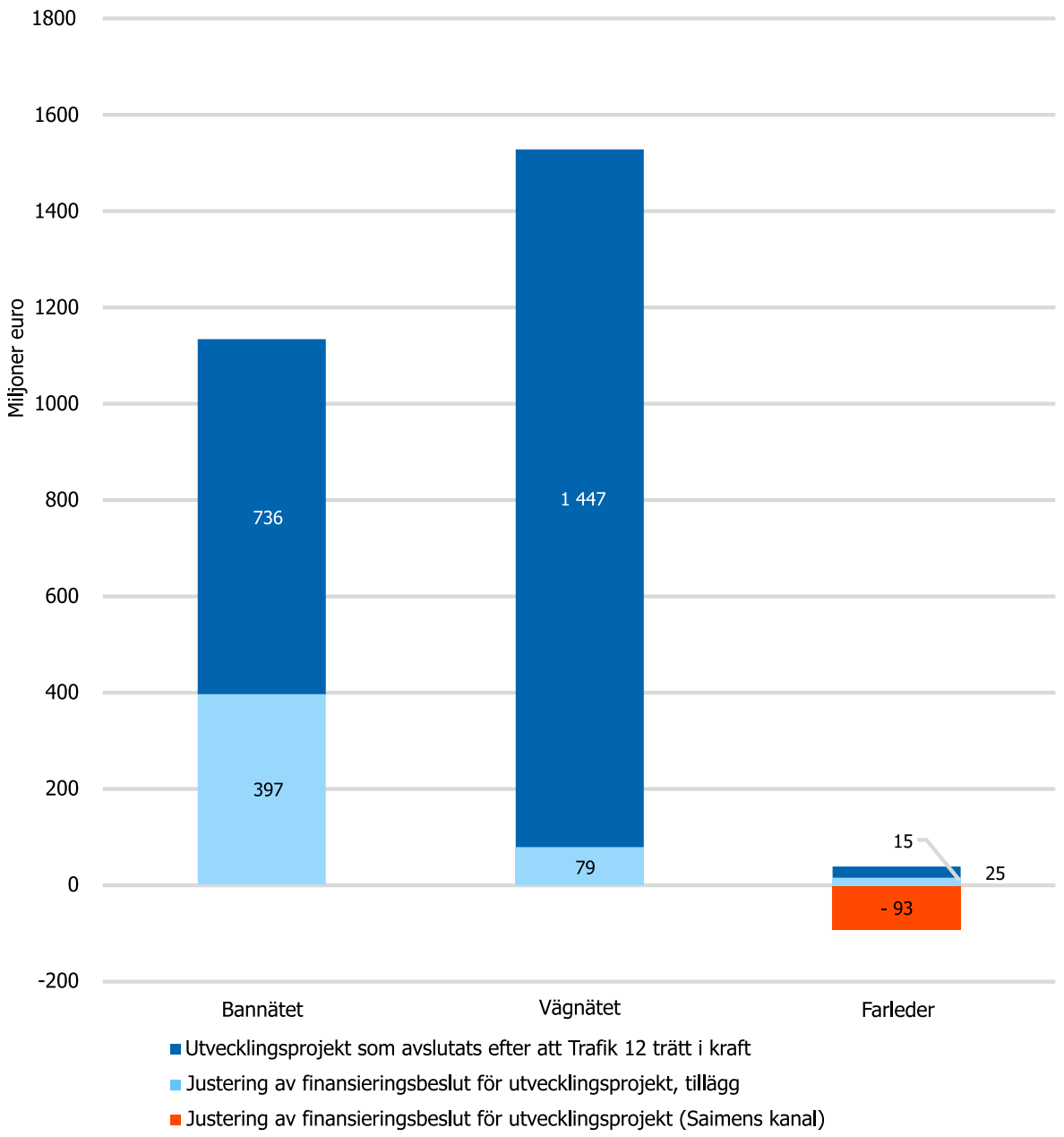

Bild 21. Finansieringsbeslut för utvecklingsprojekt (milj. euro) per trafikledstyp fr.o.m. den tredje tilläggsbud-geten för 2021.

Tabell 14. Nya utvecklingsprojekt som beslutats efter redogörelsen av Trafik 12-planen (från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021).

Nytt utvecklingsprojekt	milj. euro	Finansierings-beslut	Trafik ledsform	Numret i bild 22
Projekt som ingått i investeringsprogrammen för trafikledsnätet				
Rv 4, vid Vestonmäki, Joutsa, Toivakka	18	TA 2026	Väg	1
Rv 9 Tammerfors–Orivesi fas 1	109	TA 2026	Väg	2
Riihimäki–Tammerfors och inledande av reparationen av stambanan	100	TA 2026	Järnväg	3
Savolaxbanan Kouvola–Kuopio utveckling	40,8	TA 2026	Järnväg	4
Sv 73 förnyelse av bron över Lieksanjoki	20	TA 2026	Väg	5
Förbättring av Ingåleden	5	Tilläggsbudget II 2025	Vatten	6
Rv 27 Ylivieska södra överfartsbro	14	Tilläggsbudget II 2025	Väg	7
Rv 4 Lahtisleden avsnittet Ring I— Ring III och Luftbrons planskilda anslutning (MBT)	64	TA 2025	Väg	8
Rv 8 förbättring vid Karleby, Karleby centrum fas 1	13	TA 2025	Väg	9
Rv 8 och regionalväg 724 Vasa förbindelseväg fas 1	31	TA 2025	Väg	10
Rv 15 Rantahaka (Kotka)–Kouvola	122	TA 2025	Väg	11
Rv 21 Palojoensuu–Maunu	30	TA 2025	Väg	12
Rv 23 vid Karvio	14	TA 2025	Väg	13
Sv 40 (E18) Åbo ringväg Reso centrum (MBT)	190	TA 2025	Väg	14
Utveckling av Karelenbanan	90	TA 2025	Järnväg	15
Rv 3 Moreeni planskilda anslutning, Tavastehus och Janakkala	5,04	Tilläggsbudget II 2024	Väg	16
Rv 3 och rv 19 anslutningsarrangemang i Jalasjärvi, Kurikka	11	Tilläggsbudget II 2024	Väg	17
Rv 8 Edsevö–Lepplax	24	Tilläggsbudget II 2024	Väg	18
Rv 11, Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg och Ulvsby	16	Tilläggsbudget II 2024	Väg	19
Rv 15 Kotka infartsväg (Hyväntuulentie)	8,17	Tilläggsbudget II 2024	Väg	20
Rv 21 Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis	4,2	Tilläggsbudget II 2024	Väg	21

Nytt utvecklingsprojekt	milj. euro	Finansierings-beslut	Trafik ledsform	Numret i bild 22
Utveckling av Kustbanan Karis-Köklax	30	Tilläggsbudget II 2024	Järnväg	22
Tammerfors personbangård	163	TA 2024	Järnväg	23
Riksväg 4, vägavsnittet norr om Leivonmäki i Joutsa	14	TA 2024	Väg	24
Riksväg 4, planskild anslutning till Oravasaari i Jyväskylä	7	TA 2024	Väg	25
Savonranta-Kouvola-Kuopio planering av höjning av hastigheten och kapaciteten	3	TA 2024	Järnväg	26
Fördjupning av Koverhar farled	2,5	Tilläggsbudget II 2023	Vatten	27
Förbättring av Torneåledens geometri och breddning av den inre delen av Vasaleden	6,5	LTA 2023	Vatten	28
Lv 8155 Poikkimaantie	30	TA 2023	Väg	29
Byggande av en vägförbindelse till gruvan i Suhanko	3,15	Tilläggsbudget IV 2022	Väg	30
Rv 9 förbättring och trafikarrangemang på Lentokentäntie utmed regionalväg 562	42,6	Tilläggsbudget IV 2022	Väg	31
Rv 6 vid Koria	12	Tilläggsbudget II 2022	Väg	32
Lv 180 förnyande av Rävsundsbron och Hessundsbron	128	Tilläggsbudget III 2021	Väg	33
Laurila–Torneå–Haparanda, elektrifiering av banavsnittet	10	Tilläggsbudget III 2021	Järnväg	34
Totalt	**1 381**			
Övriga avslutade projekt				
Dubbelspåret Limingo–Uleåborg	199	TA 2026	Järnväg	35
Byggandet av lv 1583 (Atomvägen) på sträckan lv 170–Skärgårdsvägen, Lovisa.	8,4	TA 2026	Väg	36
Planering av järnvägsförbindelser med europeisk spårvidd Torneå–Haparanda–Kemi	20	Tilläggsbudget II 2025	Järnväg	37
Sv 67 och rv 19 Kivisaari–Atria	11	Tilläggsbudget II 2025	Väg	38
Rv 25 sträckan Mjölbolsta–Svartå	17	Tilläggsbudget II 2025	Väg	39
Rv 4 vid Palokka, Jyväskylä (MBT)	15,5	TA 2025	Väg	40
Rv 12 Mankala–Tillola (MBT)	92	TA 2025	Väg	41

Nytt utvecklingsprojekt	milj. euro	Finansierings-beslut	Trafik ledsform	Numret i bild 22
Lv 101 Ring I vid Marknutens planskilda anslutning, Esbo (MBT)	33,7	TA 2025	Väg	42
Lv 180 Kurkela–Kustö, S:t Karins västra omfartsväg (MBT)	103,2	TA 2025	Väg	43
Lv 642 Äänekoski bro	15	TA 2025	Väg	44
Planering och reparation av Sydbottenbanan	15	TA 2025	Järnväg	45
Omlokalisering av Åbo hamnbana (MBT)	11	TA 2025	Järnväg	46
Uleåborgs personbangård (MBT)	24,5	TA 2025	Järnväg	47
Planeringen av utvecklingen av stambanan Riihimäki-Tammerfors	22	TA 2024	Järnväg	48
Planering av elektrifieringen av banavsnittet Torneå–Kolari	7,5	TA 2024	Järnväg	49
Sv 68 på sträckan Edsevö-Jakobstad, fas 3	7,5	TA 2024	Väg	50
Rv 9 vid Lievestuore	30	TA 2024	Väg	51
Rv 5 Leppävirta–Kuopio	180	Tilläggsbudget II 2024	Väg	52
Rv 4 planering av projektet Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi	4,6	Tilläggsbudget II 2023	Väg	53
Totalt	**817**			
Totalt	**2 198**			

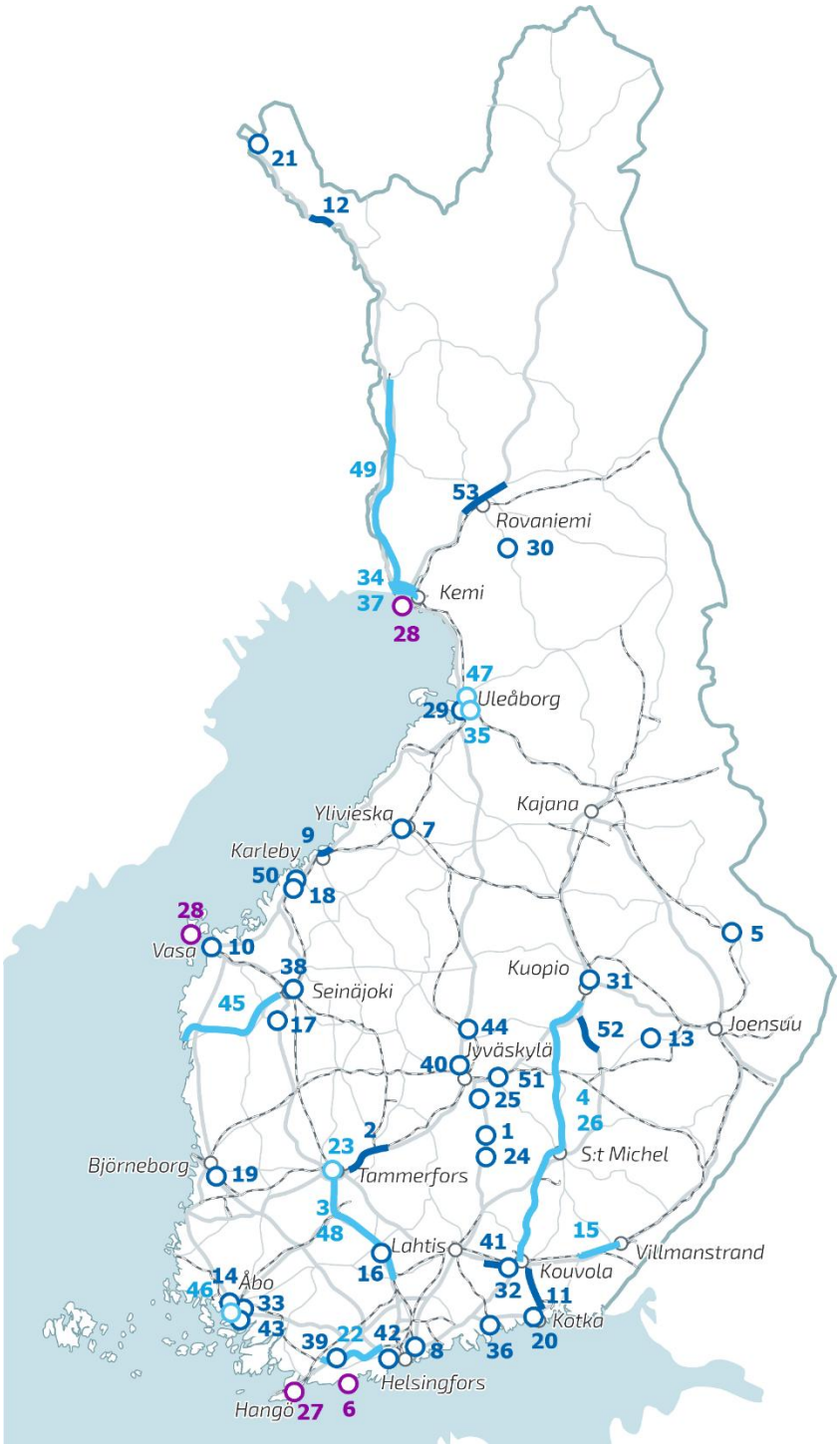

Bild 22. Nya utvecklingsprojekt som beslutats efter den första redogörelsen av Trafik 12-planen (från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021).

6.4 Förverkligande av investeringsprogrammets konsekvenser

Hur väl investeringsprogrammets konsekvenser förverkligas beror på genomförandet av investeringsprogrammets finansieringsnivå och huruvida projekten genomförs eller inte. Centrala faktorer som för

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

Åren 2021–2023 drabbades trafikledshållningen av en betydande höjning av kostnadsnivån, vilket orsakade ett behov av att höja nivån på jordbyggnadskostnadsindexet och höjde också kostnaderna för trafikledsprojekten. Jordbyggnadskostnadsindexet är fortfarande betydligt högre än nivån 2020. Dessutom höjer inflationen allmänt kostnadsnivån på längre sikt. På grund av den höjda kostnadsnivån och den lägre finansieringsnivån för utvecklingsprojekt kan färre projekt inkluderas i investeringsprogrammet.

Den beskrivna utvecklingen kommer att påverka hur de mål som fastställts i Trafik 12-planen uppnås både nationellt och regionalt. Hur stora konsekvenserna blir beror på vilka projekt i investeringsprogrammet som inte genomförs på grund av den lägre finansieringsnivån och höjda kostnadsnivån.

När beslut om projekt fattas framhävs i fortsättningen ytterligare urvalssituationen för vad den tillgängliga finansieringen riktas till (till exempel TEN-T-stomnätet, huvudlederna, andra trafikleder eller trafikens knutpunkter). Genom valen påverkar man också om målen i Trafik 12-planen, dvs. funktion, säkerhet, hållbarhet, uppfylls på ett balanserat sätt och hur konsekvenserna riktas regionalt.

6.5 Övrig uppföljning av investeringsprogrammet

FSE-finansieringens storlek

Den FSE-finansiering som utvecklingsprojekten fått har beaktats i finansieringsprogrammet Trafik 12 i enlighet med de uppskattade stödintäktsföringarna i planen för de offentliga finanserna 2026–2029. Intäktsföringen av nya stödfinansieringsbeslut i statsbudgeten ökar utvecklingsfinansieringen och därigenom även finansieringen av investeringsprogrammet för trafikledsnätet.

Under uppföljningsperioden för Trafik 12-planen, från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021, är den totala summan av intäktsföringen av FSE-stödbeslut för utvecklingsprojekt som finska staten fått 148,06 miljoner euro. Summan av stödbeslut som intäktsförs senare är 68,17 miljoner euro (bild 23). Närmare projektspecifika uppgifter presenteras i tabell 15.

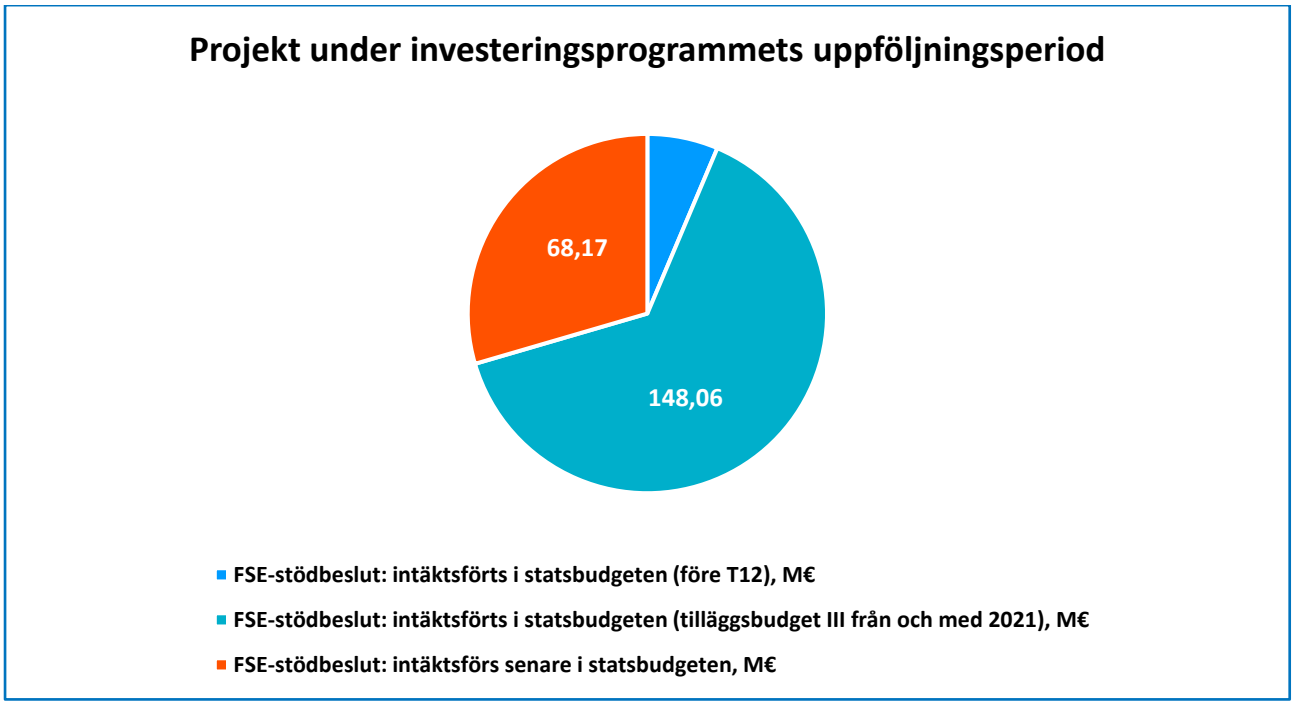

Bild 23. FSE-intäktsföringar i statsbudgeten från utvecklingsprojekt som följs upp under investeringsprogrammets uppföljningsperiod (milj. euro)

Tabell 15 visar det totala beloppet av det EU-stödbeslut som projektet fått och vars intäktsföring i samfinansierade projekt fördelas på flera aktörer, och vars utbetalning begärs från EU i flera delbetalningar allteftersom projektet framskrider. I tabellen presenteras dessutom en uppskattning av den senare intäktsföringen som baserar sig på FSE-stödbeslutet. I tabellen nämns också projekt som fått stödbeslut och som kommer att intäktsföras.

Tabell 15. FSE-stödbeslut och FSE-intäktsföringar för utvecklingsprojekt (statens andel, milj. euro).

Utvecklingsprojekt	**FSE-stödbeslut hela projektet (staten + andra enheter)**		**Intäkts-fört i statsbud-geten (före K12)**	**Intäktsfört i statsbudgeten (III tilläggsbud-geten från och med 2021)**	**Intäkts-förs se-nare**	**Trafik ledsform**
	milj. euro	**år**	**milj. euro**	**milj. euro**	**milj. euro**	
Planering av bankorridoren (Centrumslingan, förbättring av Helsingfors bangård, västra spåret i centrala Böle)	16,04	2015	13,20	3,08	0,00	bana
Nordsjö farled	6,72	2018	0	1,60	0,00	vatten

Utvecklingsprojekt	FSE-stödbeslut hela projektet (staten + andra enheter)		Intäkts-fört i statsbud-geten (före K12)	Intäktsfört i statsbudgeten (III tilläggsbud-geten från och med 2021)	Intäkts-förs se-nare	Trafik ledsform
	milj. euro	år	milj. euro	milj. euro	milj. euro	
Planering av Uleåborg–Laurila–Torneå	1,12	2020	0	1,12	0,00	bana
Kouvola–Kotka/Fredrikshamn-banans förbättring, planering	1,68	2020	0	1,68	0,00	bana
Planering av Esbo stadsbana	11,00	2020	0	4,91	0,00	bana
Helsingfors–Riihimäki plane-ring av fas 2	6,50	2020	1,51	4,99	0,00	bana
Planering av dubbelspåret Kuppis-Åbo och Åbo bangård	6,29	2021	0	2,87	0,00	bana
Främjande av planeringen av stambanan på avsnittet Tam-merfors–Uleåborg	2,50	2021	0	2,50	0,00	bana
Byggande av dubbelspåret Kuppis-Åbo och Åbo bangård	21,84	2022	0	11,82	0,00	bana
Byggande och planering av ba-nan Uleåborg–Kontiomäki	6,91	2022	0	6,91	0,00	bana
Planering av banan Tammer-fors-Jyväskylä	3,21	2022	0	3,21	0,00	bana
Byggande av Ajos i Kemi	25,67	2022	0	11,59	0,00	vatten
Laurila–Torneå–Haparanda elektrifiering, byggande	14,85	2022	0	7,21	-2,21	bana
Planering och byggande av Oritkari triangelspår	7,12	2022	0	5,38	0,00	bana
Riksväg 9 Siilinjärvi, Lotteinen-Jännevirta, byggande	25,13	2022	0	13,79	0,78	väg
Helsingfors–Riihimäki byg-gande av fas 2	40,34	2023	0	22,55	17,79	bana
Uleåborg Poikkimaantie, byg-gande	9,34	2023	0	6,79	0,75	väg
Planering av Karelenbanan Luumäki–Joutseno	2,25	2023	0	2,25	0,00	bana

Utvecklingsprojekt	FSE-stödbeslut hela projektet (staten + andra enheter)		Intäktsfört i statsbudgeten (före K12)	Intäktsfört i statsbudgeten (III tilläggsbudgeten från och med 2021)	Intäktsförs senare	Trafikledsform
	milj. euro	år	milj. euro	milj. euro	milj. euro	
Planering av Tammerfors bangård (utveckling)	6,07	2021	0	2,62	0,00	bana
Rv 6 förbättring av sträckan Hevossuo–Nappa, vid Koria	7,75	2023	0	6,02	0,00	väg
Rv 4 förbättring av sträckan Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi	2,30	2023	0	1,15	1,15	väg
Planering av Riihimäki–Tammerfors-banan	1,75	2023	0	0,87	0,88	bana
Planering av Karelenbanan Imatra–Joensuu	3,00	2023	0	1,50	1,50	bana
Savolaxbanan planering av hastighets- och kapacitetshöjning	2,25	2023	0	1,13	1,13	bana
Digispår 1 – Utrustas med det europeiska järnvägstrafikstyrningssystemet	12,83	2023	0	6,41	6,41	bana
Rv 21 förbättring av sträckan Palojoensuu–Kilpisjärvi	11,89	2025		3,57	8,32	väg
Anskaffning av ny isbrytare	80,78	2025		10,55	31,66	vatten
Totalt	**244,46**		**14,72**	**148,06**	**68,17**	

Samfinansierade projekt

Investeringsprogrammet omfattar också projekt som samfinansieras av staten och andra (till exempel kommuner, hamnar). Tabell 16 visar de samfinansierade utvecklingsprojekt för vilka ett finansieringsbeslut har fattats i statsbudgeten under uppföljningsperioden för Trafik 12 (tilläggsbudget III år 2021).

Tabell 16. Samfinansierade utvecklingsprojekt under uppföljningsperioden för Trafik 12-planen (milj. euro) enligt det ursprungliga finansieringsbeslutet.

Utvecklingsprojekt	Totalkostnads-kalkyl	Statens andel	Bidrag från andra aktörer
	milj. euro	milj. euro	milj. euro
Laurila–Torneå–Haparanda, elektrifiering av banavsnittet	24	10	14
Lv 8155 Poikkimaantie	40	30	10
Rv 9 förbättring och trafikarrangemang på Lentokentäntie utmed regionalväg 562	48,6	42,6	6
Byggande av en vägförbindelse till gruvan i Suhanko	7,4	3,15	4,215
Tammerfors bangård för persontrafik*	218	163	55
Rv 3 Moreeni planskilda anslutning, Tavastehus och Janakkala	15,6	5	10,6
Rv 12 Mankala–Tillola	93,6	92	1,6
Rv 8 och regionalväg 724 Vasa förbindelseväg fas 1	46	31	15
Lv 180 Kurkela–Kustö, S:t Karins västra omfartsväg	113,2	103,2	10
E18 sv 40 Åbo ringväg Reso centrum	225	190	45
Rv 4 vid Palokka, Jyväskylä	26,5	15,5	11
Rv 4 Lahtisleden avsnittet Ring I—Ring III och Luftbrons planskilda anslutning	138	64	74
Lv 101 Ring I, Marknutens planskilda anslutning, Esbo	59,1	33,7	25,4
Omlokalisering av Åbo hamnbana	18	11	7
Uleåborgs bangård för persontrafik	33,4	24,5	8,9
Rv 9 Tammerfors–Orivesi fas 1	134,7	109	25,70
Totalt	**1 241**	**927,65**	**323,42**

* Som uppskattning av andra instansers finansieringsandel för projektet för Tammerfors bangård för persontrafik har man använt den maximala uppskattningen (45–55 milj. euro).

Beredskap att planera och genomföra projekt

Planeringsberedskapen för projekt som ingår i investeringsprogrammet främjas genom Trafikledsverkets planeringsprogram som uppdateras årligen. Framstegen i projektplaneringen och projektbedömningarna följs upp och framskridandet av projektberedskapen beaktas i samband med uppdatering av investeringsprogrammet.

7 Beskrivningar av de utvecklingsprojekt som ingår i programmet

7.1 Vägprojekt

FÖRBÄTTRING AV TEN-T-STOMNÄTET

Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (225 milj. euro, prioritet 1)

Riksväg 4 vid Vaajakoski i Jyväskylä är det viktigaste enskilda utvecklingsobjektet i TEN-T-stomnätet, för vilket man inte kan ansöka om undantag. Återkommande trafikstockningar på vägavsnittet orsakar betydande olägenheter för näringslivets transporter och persontrafikens smidighet.

I projektet förbättras riksväg 4 och motorvägen byggs i en ny terrängkorridor på en cirka 3 km lång sträcka via Varassaari. Samtidigt ändras sträckningen för riksväg 9 längs en sträcka på cirka 0,6 km. Nya planskilda anslutningar byggs på riksväg 4 och 9 och den nuvarande planskilda anslutningen vid Haapalahti förbättras. 26 nya broar byggs, varav den mest betydande är bron över Vaajavirta. Projektets huvudsakliga mål är att förbättra trafikens smidighet och minska trafikstockningarna.

Trafikens smidighet förbättras, res- och transporttiderna förkortas och känsligheten för störningar minskar. Projektet förbättrar trafiksäkerheten avsevärt. De nya arrangemangen stöder utvecklingen av markanvändningen och stadsmiljön i Jyväskylä stad.

Vägplanen för projektet godkändes 2025. Kostnadskalkylen uppgår till 225 milj. euro, varav Jyväskylä stads andel är cirka 18 milj. euro. NK-förhållandet är 1,4. De största fördelarna består av effektivare markanvändning och tidskostnadsbesparingar för långväga trafik, då största delen av trafiken flyttas från den nuvarande livligt trafikerade leden till den nya, kortare riksvägssträckningen.

E18 Sv 50, Ring III förnyande av den norra överfartsbron i Parkstad, Helsingfors och Vanda (34 milj. euro, prioritet 2)

Ring III (E18, Sv 50) trafikmässigt och nätverksmässigt mycket betydande trafikled i TEN-T-stomnätet samt hamn- och terminalförbindelse. Trafikmängden är vid planeringsavsnittet i genomsnitt cirka 60 000 fordon per dygn, varav cirka 5 800 utgörs av tung trafik. Det är inte längre lönsamt att reparera den gamla överfartsbron i Parkstad som går över stambanan, utan den bör förnyas. Målet är att trygga trafiken på Ring III. Tillgången till Nordsjö hamn, Helsingfors-Vanda flygplats och den logistiska zonen på Ring III skulle försämras betydligt om man var tvungen att stänga den norra körbanan på Ring III eller införa viktbegränsningar och/eller sänka hastighetsbegränsningen på bron.

I projektet byggs en ny bro över stambanan på platsen för den norra fordonsbron och vad gäller brons bredd förbereder man sig även på framtida tredje körfält. De planskilda anslutningarnas anslutningsramper förlängs och en ny separat gång- och cykelbro byggs över stambanan. Dessutom förbättras bl.a. bullerskyddet och körbanans grundförstärkning. Brådskande broobjekt som tryggar den dagliga trafiken på vägnätet.

Den mer omfattande vägplanen "Förbättring av stamväg 50 (Ring III) på sträckan Nedre Dickursby-Kalkkikallio" har godkänts och vunnit laga kraft. Ur denna vägplan har man i praktiken sammanställt sådana minimiåtgärder för projektet för att förnya den norra överfartsbron i Parkstad (34 milj. euro) med vilka det är meningsfullt att förnya den norra överfartsbron. Beredskapen för genomförande infaller 2026.

Kostnadskalkylen för projektet uppgår till 34 milj. euro, varav statens andel är cirka 31 milj. euro. Helsingfors stad kommer att anvisas 25 procent av kostnaderna för bullerskydden och man har inte kommit överens om kostnadsfördelningen för den nya gång- och cykelbron. Projektets NK-förhållande är 1,3.

FÖRBÄTTRING AV ANDRA HUVUDLEDER

Rv 3 förlängning av Tavastkyroleden, (avsnittet Rokkakoski–Hanhijärvi) (15 milj. euro, prioritet 2)

Riksväg 3 norr om Tammerfors mot Vasa och Seinäjoki är en av landets viktigaste transportrutter för näringslivet och en del av det övergripande TEN-T-nätet. I nuläget finns det en omkörningsfil utan mitträcke. På vägavsnittet finns det många anslutningar och lokal trafik som blandas med långväga trafik. Målet är att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet samt att minska trafikens miljöpåverkan.

I projektet breddas riksvägen på en cirka 3,5 km lång sträcka till en 2+2-filig väg med mitträcke. Från riksvägen stängs alla enskilda väg- och lantbruksanslutningar och de ersättande parallella vägförbindelser som de behöver byggs. Projektet förbättrar trafikens smidighet och trafiksäkerheten. Projektet är en del av den stegvisa förbättringen av förbindelsesträckan Tammerfors–Vasa/Seinäjoki.

Vägplanen är klar och har vunnit laga kraft. En byggnadsplan har också utarbetats för projektet. Kostnadskalkylen för projektet uppgår till 15 milj. euro och nyttokostnadsförhållandet är 0,4.

Rv 3, Alaskylä–Parkano (17 milj. euro, prioritet 2)

Riksväg 3 norr om Tammerfors mot Vasa och Seinäjoki är en av landets viktigaste transportrutter för näringslivet och en del av det övergripande TEN-T-nätet. På vägavsnittet finns det många anslutningar och lokal trafik som blandas med långväga trafik. Köbildning i trafiken förekommer på grund av begränsade omkörningsmöjligheter och ett rikligt antal anslutningar. Målet är att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet samt att minska trafikens miljöpåverkan.

I projektet görs en ny 2+1 omkörningsfil med mitträcke samt en förlängning av den nuvarande omkörningsfilen. Det nya vägavsnittet med mitträcke görs på en sträcka av sammanlagt 4,2 km. Trafikens smidighet och säkerhet förbättras avsevärt. Den långväga och lokala trafiken separeras också från varandra. Projektet är en del av den stegvisa förbättringen av förbindelsesträckan Tammerfors–Vasa/Seinäjoki.

Väg- och byggplanerna är klara. Kostnadskalkylen för projektet uppgår till 17 milj. euro, varav Parkano stads andel är cirka 0,7 milj. euro. Projektets NK-förhållande är 0,8.

Rv 3 vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka (14 milj. euro, prioritet 2)

Riksväg 3 norr om Tammerfors mot Vasa och Seinäjoki är en av landets viktigaste transportrutter för näringslivet och en del av det övergripande TEN-T-nätet. På vägavsnittet blandas lokal trafik och långväga riksvägstrafik. Det finns många direkta tomt- och lantbruksanslutningar till riksvägen. Målet är att förbättra trafikens smidighet och säkerhet samt funktionssäkerheten i näringslivets transporter.

I projektet byggs vid Rajalanmäki ett enskilt avsnitt med 2+1 omkörningsfiler söderut för trafik i riktning mot Tammerfors. Vid Koskue byggs ett avsnitt med 2+2 omkörningsfiler. Dessutom görs andra anslutnings- och parallella vägarrangemang. Byggandet av avsnitt med omkörningsfiler förbättrar trafiksäkerheten även under en längre sträcka, då antalet riskfyllda omkörningar i närheten av omkörningsfiler minskar. Projektet är en del av den stegvisa förbättringen av förbindelsesträckan Tammerfors–Vasa/Seinäjoki.

Vägplanernas aktualitet ska kontrolleras före genomförandet och nödvändiga ändringar ska göras. Projektets kostnadskalkyl uppgår till 14 miljoner euro.

Rv 5 Savilahti bro, S:t Michel (30 milj. euro, prioritet 3).

Vid Savilahti bro i S:t Michel är den genomsnittliga dygnstrafiken på riksväg 5 cirka 25 000 fordon, varav tung trafik utgör 6 procent. Riksväg 5 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. I specialinspektionen av bron har man observerat brott i brons spännstål samt saltvatten i spännstålens skyddsrör. Brons bärighet 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.

Åtgärdsutredningen för förnyandet av Savilahti bro färdigställdes 2024. Utarbetandet av vägplanen inleds 2026. Den preliminära kostnadsprognosen för projektet är cirka 30 milj. euro. Bedömningen preciseras i den fortsatta planeringen.

Rv 6 vid Kouvola sträckan Keltti–Puhjo (Keltti bro), Kouvola (62 milj. euro, prioritet 1)

Riksväg 6 är en viktig förbindelse i öst-västlig riktning, en del av det övergripande TEN-T-nätet och särskilt viktig för storindustrin i Sydöstra Finland och godstransporterna i området. Över Keltti bro som går över Kymmene älv färdas mycket tung trafik, HCT-kombinationer och specialtransporter. På den nuvarande bron har man observerat allvarliga utmattningsskador i huvudbalkarnas avstyvningar samt allvarliga korrosionsskador i brons huvudbalkar. Målet är att trygga trafiken vid bron över Kymmene älv samt att göra den långväga trafiken smidigare och säkrare.

I projektet renoveras Keltti bro över Kymmene älv 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. Samtidigt åtgärdas de största bristerna i gång- och cykelförbindelserna.

Brådskande broobjekt som tryggar den dagliga trafiken på vägnätet. Om förnyandet av bron fördröjs måste brotrafiken begränsas till exempel med en viktbegränsning för tung trafik.

Vägplanen är under administrativ behandling. Utarbetandet av byggnadsplanen pågår och projektet är klart att genomföras 2027. Kostnadskalkylen uppgår till cirka 62 milj. euro, varav Kouvola stads andel är cirka 4 milj. euro. Projektets NK-förhållande är 0,9.

Rv 6 Syrjäsalmi bro, Kides (10 milj. euro, prioritet 3).

Riksväg 6 ingår i det övergripande TEN-T-nätet. På riksväg 6 förhindrar brons bärighet passagen för specialtransporter i stor utsträckning och förhindrar även passagen för HCT-transporter. Skogsindustrins mest trafikerade rutter löper över bron. Brådskande broobjekt som tryggar den dagliga trafiken på vägnätet.

Utarbetandet av en åtgärdsutredning pågår. Vägplanen inleds 2026. Den preliminära kostnadsprognosen för projektet är cirka 10 milj. euro.

Rv 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (avsnittet Ytterjeppo–Sorvist), Nykarleby (8 milj. euro, prioritet 2)

Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Den är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Andelen tung trafik är särskilt ansenlig mellan Vasa och Karleby (13–17 % av den totala trafikmängden), och därför finns det många omkörningsbehov på vägavsnittet. Målet är att förbättra vägens standard och omkörningsmöjligheterna för den långväga trafikens behov. Projektet är en del av den stegvisa förbättringen av förbindelsesträckan Vasa–Karleby.

I projektet genomförs ett nytt avsnitt med omkörningsfiler med mitträcke (2+2 filer) mellan Ytterjeppo och Sorvist. Avsnittet med omkörningsfiler är cirka 3 km lång. På avsnittet byggs också viltstängsel, de nuvarande anslutningarna till riksvägen stängs av och tillträdet till fastigheter tryggas genom ersättande parallella vägarrangemang. Projektet förbättrar trafiksäkerheten både lokalt och längs en större förbindelsesträcka och minskar antalet riskfyllda omkörningar.

Vägplanen är klar och har vunnit laga kraft. Kostnadskalkylen för projektet uppgår till 8 milj. euro och nyttokostnadsförhållandet är 0,2. Trafikens hastighetsnivå stiger inte nämnvärt, vilket leder till en måttlig minskning av tids- och fordonskostnaderna.

Rv 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (avsnittet Boholmsvägen–Kronobyvägen), Kronoby och Karleby (15 milj. euro, prioritet 3)

Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Riksväg 8 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Andelen tung trafik är särskilt ansenlig mellan Vasa och Karleby (13–17 % av den totala trafikmängden), och därför finns det många omkörningsbehov på vägavsnittet. Målet är att förbättra smidigheten och säkerheten i trafiken på riksvägen. Projektet är en del av den stegvisa förbättringen av förbindelsesträckan Vasa–Karleby.

I projektet genomförs en kanalisering vid Boholmsvägens plankorsning. Norr om Boholmsvägen byggs ett avsnitt med 2+2 omkörningsfiler med mitträcke och vid Kronoportens detaljplaneområde planeras ett förskjutet plankorsningspar till riksväg 8. Dessutom förbättras Kronobyvägens och Koivistovägens anslutning till riksväg 8. Vägavsnittet som ska förbättras är cirka 8,5 km långt.

Karleby stad planerar samtidigt gatuarrangemang i Kronoporten detaljplaneområde som ansluter till trafikarrangemangen på riksväg 8. Projektet förbättrar trafiksäkerheten, smidigheten i trafiken på riksväg 8 och stöder markanvändningen i området.

Vägplanen färdigställs 2026. Den preliminära kostnadsprognosen för projektet är 15 milj. euro.

Rv 9 Vartiala–Riistavesi (Kivisillansalmi bro), Kuopio (44 milj. euro, prioritet 2)

Objektet ligger på riksväg 9 i östra delen av Kuopio i Riistavesi. Riksväg 9 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Den gamla stenbron i Kivisillansalmi har bristande bärighet, vilket hindrar tunga specialtransporter från att köra på riksvägen. Andra problem på den nuvarande riksvägen är vägens småskaliga riktning och smala tvärsektion, dåliga trafiksäkerhet, bristfälliga omkörningsmöjligheter samt avsaknad av gång- och cykelleder.

Målet är att förbättra säkerheten och smidigheten i trafiken genom att bygga riksvägen delvis på en ny sträckning vid Riistavesi tätort. Vägavsnittet som ska förbättras är cirka 7 km långt. Den nya vägsträckningen leds genom Hätilänsalmi, där en ny vattenbro byggs. Den nya vägförbindelsen med sina broar över vattendrag kommer att göra det möjligt för stora transporter som är tyngre än fordonsförordningen att köra på riksvägen.

Utarbetandet av vägplanen pågår och skickas för godkännandebehandling 2026. Projektets kostnadskalkyl uppgår till 44 miljoner euro.

Rv 12 Risala–Mankala, Lahtis och Itis (51 milj. euro, prioritet 2)

Riksväg 12 mellan Lahtis och Kouvola hör till det övergripande TEN-T-nätet. Vägen har en varierande kvalitetsnivå och är varken smidig eller säker. Riksvägen är exceptionellt smal och vägens geometri är dålig speciellt i Arola. Omkörningsmöjligheterna är ringa och den livliga tunga trafiken orsakar köbildning i trafiken. Hastighetsgränsen är låg i Arola (50–60 km/h) och i de övriga delarna av vägavsnittet är den i huvudsak 80 km/h.

Det sämsta avsnittet på förbindelsesträckan från Risala till Mankala (Tapola-anslutningen) förbättras i huvudsak i den nya terrängkorridoren till en väg med omkörningsfiler med mitträcke (2+1 filer). Projektet är förlagt till Lahtis stads och Itis kommuns områden. På den nya sträckningen byggs en riksväg bl.a. vid

Arola och en planskild anslutning byggs i Hiisiö (vid Kurrintie). Den nuvarande riksvägen förblir en parallell förbindelse mellan Risala och Kurrintie. Ratatie fungerar som parallell vägförbindelse österut från Kurrintie. Hastighetsbegränsningen i planeringsområdet stiger i huvudsak till 100 km/h. Mellan Nyby och Risala samt vid Jokue är hastighetsbegränsningen 80 km/h. På de avsnitt som ska förbättras byggs grundvatten- och bullerskydd. Projektet är en del av den stegvisa förbättringen av förbindelsesträckan Lahtis–Kouvola.

Projektets viktigaste mål är att förbättra förhållandena för både långväga trafik och regional trafik, förbättra trafiksäkerheten och samordna trafiken med markanvändningen i området. Antalet olyckor med personskador minskar med 0,33 olyckor/år samt antalet allvarliga skador och avlidna med 0,05 per år. Koldioxidutsläppen minskar med 250 ton/år. 62 invånare skyddas mot buller.

Projektet har en delvis lagakraftvunnen vägplan. Byggandet av Hiisiö anslutning som en planskild anslutning kräver en ändring av vägplanen. Projektets kostnadskalkyl uppgår till 51 miljoner euro. Projektet förbättrar det trafikmässigt svagaste avsnittet på förbindelsesträckan och nyttokostnadsförhållandet är 0,7.

Rv 25 Hangö–Mäntsälä, delprojekt i fas 1 (118 milj. euro, prioritet 2)

Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä (159 km) hör till det nationellt betydelsefulla huvudledsnätet och det övergripande TEN-T-nätet. Vägen har stor betydelse för näringsverksamheten i området och stadsregionernas pendlingstrafik. Med tanke på Finlands export och import är vägen en viktig förbindelse till Hangö hamn. Den är också centralt kopplad till försörjningsberedskapen. Tung industri och logistikområden har koncentrerats utmed vägen.

De mest brådskande åtgärderna i fas 1 för att utveckla förbindelsesträckan Hangö–Mäntsälä omfattar förbättring av planskilda anslutningar, nya planskilda anslutningar, omkörningsfiler, förbättring av plankorsningar, arrangemang med parallella vägar samt gång- och cykelvägar, avlägsnande av en plankorsning samt rastplatser för tung trafik i Nummela, grundvattenskydd och bullerbekämpning samt belysning på de avsnitt som ska förbättras. Målet är att förbättra trafiksäkerheten och smidigheten i de viktigaste problemobjekten på förbindelsesträckan.

Trafiken blir smidigare och restiderna minskar, vilket förbättrar i synnerhet transporternas kostnadseffektivitet. Antalet olyckor med personskador minskar med cirka 1,4 olyckor per år och antalet dödsfall i trafiken samt antalet allvarligt skadade med 1,9 olyckor/10 år. Risken för förorening av grundvattnet minskar över en sträcka på över 11 km. Bullerbekämpningen förbättrar boendetrivseln (35 invånare). Koldioxidutsläppen minskar med cirka 600 ton/år.

Kostnadskalkylen för helheten uppgår till 118 M€ och det grova sammanlagda kostnadsnyttoförhållandet är cirka 1,3. Helheten består av fyra vägplaner som kan genomföras som självständiga projekt från och med 2026. Delprojekten har en preliminär prioritering:

- Rv 25 den planskilda anslutningen vid Vattentornet, Lojo (18 milj. euro, prioritet 2, NK=2,8)
- Rv 25 vid Asemanties anslutning, Vichtis (37 milj. euro, prioritet 2, NK=0,6)
- Rv 25 Langansböle–Västerbacka förbättring, Raseborg (46 milj. euro, prioritet 2, NK=1,0)
- Rv 25 vägarrangemang vid Nopo (lv 130 och rv 3), Hyvinge (17 milj. euro, prioritet 2, NK=2,1).

Rondellen vid Vattentornet (Lojo) på riksväg 25 är överbelastad och orsakar problem särskilt för den tunga trafiken. I projektet görs rondellen om till en planskild anslutning med nödvändiga väg- och gatuarrangemang. Projektet förbättrar restiden, smidigheten och trafiksäkerheten för långväga gods- och persontrafik samt arbets- och ärenderesor. Vägplanen har godkänts men ännu inte vunnit laga kraft. Projektet är klart att genomföras 2026. Kostnadskalkylen uppgår till 18 miljoner euro, varav statens andel är 13 miljoner euro och Lojo stads andel cirka 5 miljoner euro.

Vid anslutningen mellan riksväg 25 och Asemantie (Vichtis) byggs en planskild anslutning med nödvändiga väg- och gatuarrangemang. Projektet förbättrar trafikens smidighet, säkerhet och förutsättningarna för utveckling av markanvändningen. Vägplanen är klar, men kan godkännas först efter att detaljplanen har godkänts. Projektet är klart att genomföras tidigast 2026. Kostnadskalkylen uppgår till 37 miljoner euro, varav statens andel är 31 miljoner euro och Vichtis kommun cirka 6 miljoner euro.

På riksväg 25 byggs nya planskilda anslutningar i Langansböle och Västerbacka (Raseborg). I projektet ingår nödvändiga parallellvägsarrangemang, parkeringsplats för tung trafik, omkörningsfiler med mitträcke, grundvatten- och bullerskydd, förbättring av den planskilda anslutningen i Formansparken samt avlägsnande av plankorsningen i Raseborg och en ny underfartsbro för banan. Vägplanen färdigställs 2025, men kan godkännas först efter att detaljplanen har godkänts. Projektet är klart att genomföras tidigast 2026. Kostnadskalkylen uppgår till 46 miljoner euro, varav statens andel är 41 miljoner euro, Raseborgs stads andel cirka 4 miljoner euro och lednings- och anläggningsägarnas (inklusive Fintraffic) andel cirka 1 miljon euro.

Riksväg 25 förbättras vid Nopo (landsväg 130 och riksväg 3) (Hyvinge). I projektet förbättras de planskilda anslutningarna på riksväg 25 till riksväg 3 och landsväg 130 genom nya ramp- och körfältsarrangemang. Målet är att förbättra trafiksäkerheten och smidigheten i anslutningsområdena samt minska risken för förorening av grundvattnet. Utarbetandet av vägplanen pågår och projektet är klart att genomföras 2026. Kostnadskalkylen uppgår till cirka 17 miljoner euro.

Sv 67 och rv 19 tilläggsfinansiering Kivisaari–Atria, Seinäjoki (38 milj. euro, prioritet 2)

I nuläget är vägavsnittet (cirka 6 km) mellan Sv 67 och Rv 19 de planskilda anslutningarna vid Kivisaari och Atria tvåfiliga. Det finns problem med smidigheten på vägavsnittet och trafiksäkerheten är särskilt dålig. I projektet förbättras vägavsnittet mellan de planskilda anslutningarna vid Kivisaari och Atria till en 2+2-väg med fyra körfält.

Målet är att förbättra smidigheten och trafiksäkerheten på huvudvägen. I den första fasen av projektet (11 milj. euro) kan man genomföra den mycket farliga anslutningen vid Teppo–Isokoski och Penttilä bro, som kräver omedelbar renovering. Dessa objekt beräknas bli färdiga 2026.

Enligt vägplanen är målet att hela vägavsnittet ska bli en 2+2-väg med fyra körfält. Projektet är klart att genomföras och förutsätter tilläggsfinansiering på cirka 38 miljoner euro, varav statens andel är 31 miljoner euro och Seinäjoki stads andel cirka 7 miljoner euro. Efter projektets första fas är kostnadsnyttoförhållandet för att slutföra projektet (38 milj. euro) 0,9.

FÖRBÄTTRING AV DET ÖVRIGA VÄGNÄTET

Rv 5, Kitinen-bron, Sodankylä (20 milj. euro, prioritet 3)

Bärigheten för Kitinen-bron som ligger i det övergripande TEN-T-nätet på riksväg 5 söder om Sodankylä centrum är bristfällig. Bron begränsar HCT-transporter på upp till 84 ton. Norr om Sodankylä kommuncentrum planeras Sakatti-gruvan, vars transporter förutsätter att en bro byggs över Kitinen. Även en effektivisering av kommunens markanvändning förutsätter att bron över riksväg 5 och Kitinen placeras på en ny plats i norra delen av kyrkbyn. Målet är att effektivisera markanvändningen i Sodankylä kommun, trygga näringslivets transporter samt ersätta den nuvarande bron över Kitinen som är i dåligt skick.

Det totalekonomiskt mest fördelaktiga sättet är att bygga en ny bro över Kitinen så att den gynnar både kommunens markanvändningsbehov och transporterna från och till den planerade gruvan i Sakatti och fungerar som en ny bro över Kitinen på riksväg 5. Den nya bron över Kitinen kommer att ha tillräcklig bärighet, vilket möjliggör specialtransporter och HCT-transporter. De transportbehov som gruvan i Sakatti förutsätter tillgodoses.

Utarbetandet av projektets vägplan har inte inletts. Den preliminära kostnadsprognosen är cirka 20 miljoner euro. Bedömningen preciseras i den fortsatta planeringen.

Rv 23 klaffbron över Taipale kanal, Varkaus (10 milj. euro, prioritet 3)

Under bron över Taipale kanal på riksväg 23 finns en farled. På den nuvarande bron har man observerat allvarliga skador som man har nödreparerat.

Den andra bron på riksväg 23 vid Karvio kanal (Heinävesi) har fått finansiering för genomförande. När den nya bron är färdig utgör klaffbron över Taipale kanal ett betydande enskilt hinder för tyngre specialtransporter att ta sig fram på riksväg 23.

Brådskande broobjekt som tryggar den dagliga trafiken på vägnätet. Projektet förutsätter fortsatt planering och vägplanen ska utarbetas för en längre sträcka. Den preliminära kostnadsprognosen är cirka 10 miljoner euro.

Rv 24 Vääksy bro, Asikkala (10 milj. euro, prioritet 3)

Bärigheten hos Vääksy bro på riksväg 24 har konstaterats vara för liten och en förstärkning och renovering av bron är olönsam. Brons bärighet förhindrar passagen för specialtransporter och HCT-kombinationer. Det finns inte någon kort ersättningsrutt för stora massor. Transporterna går redan via Tammerfors eller Jyväskylä.

Den nya bron byggs på platsen för nuvarande Vääksy bro. Broplatsen ligger på riksväg 24 i närheten av Asikkala centrum, där leden korsar Vääksy kanal. Målet med förnyelsen av Vääksy bro är att öka brons bärighet samt förbättra trafikens smidighet och säkerhet, även för fotgängare och cyklister.

Projektets tekniska utredningsplan färdigställdes 2025. Projektet förutsätter att man ansöker om vattentillstånd, men ingen separat vägplan. Byggnadsplanerna kan främjas när den tekniska utredningsplanen är klar. Den preliminära kostnadsprognosen är cirka 10 miljoner euro. Bedömningen preciseras i den fortsatta planeringen.

Sv 50, Ring III vid Esbo gård (sättningsreparation), Esbo (33 milj. euro, prioritet 1)

Objektet ligger i Västra Esbo nära gränsen till Kyrkslätt och gränsar till de nuvarande planskilda anslutningarna mellan Mankby och Myntböle. Ring III har endast en körfil i området.

Ring III uppgraderas som en väg med en körfil till den nya vägsträckningen, på reservationen för den andra körbanan på en cirka en kilometer lång sträcka på grund av den nuvarande skadade vägkonstruktionen. De nuvarande broarna över Mankån och Kungsgårdsvägen som är i dåligt skick förnyas och

bullerbekämpning genomförs. Genom att genomföra projektet tryggas framkomligheten och trafiksäkerheten på Ring III samt möjliggörs byggandet av detaljplaneområden.

Målet med projektet är att trygga framkomligheten och säkerheten på Ring III. Projektet ska ta bort den sättning av vägkonstruktionen som äventyrar trafiksäkerheten. Dessutom blir det möjligt att genomföra detaljplaneområden norr om Ring III. Om projektet inte genomförs kan man bli tvungen att stänga Ring III när skadorna förvärras.

Vägplanen är klar och har vunnit laga kraft. Vattentillstånd har erhållits. Det finns också en färdig byggplan för projektet och projektet kan inledas omedelbart. Kostnadskalkylen uppgår till 33 miljoner euro, varav statens andel är 28 miljoner euro. Den kostnadsandel som föreslås för Esbo stad är cirka 5 miljoner euro. Projektets nyttokostnadsförhållande har inte beräknats, eftersom det är fråga om en sättningsreparation, för vars nyttokostnadsanalys det inte finns någon metod.

Lv 102 Ring II förbättring av Knektbrons planskilda anslutning, Esbo (11 milj. euro, prioritet 3)

Geometrin och kapaciteten (extra körfält) på rampen som leder till Ring II söderut förbättras. Den korta växlingssträckan mellan Knektbron och Smedsknuten avlägsnas. Kapaciteten på körbanan som leder västerut på riksväg 1 mellan Torvknuten och Ring II säkerställs (extra körfält) 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 på avsnittet i södra delen av Smedsknuten (mitträcke) på Ring II med två körfält, en körbana.

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. Den förbättrade trafiksmidigheten i Åboledens västra körriktning till följd av projektet gör busstrafiken smidigare, särskilt i eftermiddagsrusningen.

Vägplanen inleds 2026. Kostnadskalkylen uppgår till 11 miljoner euro. Projektets NK-förhållande är 2,8.

Lv 849 Ijo älvs bro, Uleåborg (11 milj. euro, prioritet 1)

Bärigheten för Ijo älvs bro på landsväg 849 i Uleåborg är mycket svag och en försämring av skicket kan inom den närmaste tiden leda till en viktbegränsning. På bron har man observerat en betydande reaktion av alkaliska stenmaterial och dessutom har fästet på brons kantbalkar inte träffat de bärande konstruktionerna vid en tidigare renovering. Således är hela kantens fästning bristfällig och utgör en

trafiksäkerhetsrisk. Den övriga vägförbindelsen har redan förbättrats för den tunga trafiken och på bron över Ijo älv finns ett tydligt behov av 76 tons trafikering.

Brådskande broobjekt som tryggar den dagliga trafiken på vägnätet. Väg- och byggplanerna är klara. Kostnadskalkylen uppgår till 11 miljoner euro.

Lv 2271 (tidigare Sv 40) Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins (8 milj. euro, prioritet 1)

Vägavsnittet hör till nätet för stora specialtransporter. Vägen byggdes på 1960-talet i ett område med tjocka, långsamt sammanpackande leravlagringar. Vägbanken har sjunkit ojämnt, minst vid broarna och som mest 1,0 m från den ursprungliga utjämningen, så vägytan är böljande. Vägbankens stabilitet är svag. På grund av risken för att vägbanken rasar övervakas banken kontinuerligt. Målet med förnyandet av broarna är att eliminera stabilitetsproblemen på vägen och stoppa de kraftiga sättningarna i vägen.

I projektet ersätts broarna, dvs. Pietilä underfart och Hepojoki bro, med en längre bro över Hepojoki och underfarten i Salvela förnyas på den nuvarande platsen. I övrigt förbättras vägavsnittet med pålplattor och lätta fyllningar.

Brådskande broobjekt som tryggar den dagliga trafiken på vägnätet. Vägplanen har godkänts och har vunnit laga kraft. Byggplanerna är färdiga och beredskapen för genomförande är omedelbar. Kostnadskalkylen uppgår till 8 miljoner euro.

Lv 12003 ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas (11 milj. euro, prioritet 1)

Kivimo färja ligger i Pargas stad på landsväg 12003 mellan huvudön Houtskär och Kivimo. Den nuvarande färjan medför betydande driftskostnader för väghållaren, varför det är ekonomiskt lönsamt att ersätta den korta färjförbindelsen med en bro.

Kivimobron består av tre huvuddelar: en öppningsbar brodel och två fasta brodelar på vardera sidan av den öppningsbara brodelen. Summan av brons spänningsyta är 234 m. Nyttobredden på bron är 8 meter. Underfartshöjden för klaffbron är 8 meter. Bron byggs väster om den nuvarande färjförbindelsen. Syftet med projektet är att ersätta färjan som har dyra driftskostnader med en bro.

Den främsta nyttan är avskaffandet av serviceavgifterna för färjetrafiken. En annan viktig nyttopost är minskningen av kostnaderna för väntetid och restid på färjan. När viktgränsen (60 ton) för färjan avlägsnas kan även de tyngsta transporterna utföras utan att lasten tas i bitar. Klaffbron tillåter passage av motorbåtar, mindre fartyg från kustbevakningen, flottan, brandkåren och andra båtar och fartyg med en höjd under 8 m under den fasta sektionen av bron. Båtar och fartyg som är över 8 m höga passerar genom klaffbron. Projektets nyttokostnadsförhållande är 1,6.

Vägplanen är godkänd och vattentillstånd har erhållits. Projektet är klart att genomföras. Vägplanen föråldras slutgiltigt 2028. Beslut om att förlänga vattentillståndet har erhållits 2024. Kostnadskalkylen uppgår till 11 miljoner euro.

Lv 15123 Ersättning av Hätinvirta färja med en bro, Puumala (15 milj. euro, prioritet 2)

Hätinvirta ligger i Puumala kommun på landsväg 15123. Numera trafikerar Hätinvirta färja som förenar Lintusalo skärgård med fastlandet. Trafikmängden på landsväg 15123 är i genomsnitt cirka 260 fordon per dygn. Målet med att bygga en bro är att förbättra förbindelserna mellan bosättningen och näringslivet i Lintusalo skärgård samt sommarbosättningen till fastlandet.

En ny bro kommer att byggas över Hätinvirta för att ersätta färjeförbindelsen. Den fria höjden för denna bro med fem spann uppgår till 24,5 m över vattennivån, nyttobredden är 8,0 m och längden cirka 395 m. Vägsträckningen och höjdstationen utarbetas så att vägens trafiksäkerhet förbättras och hastighetsnivån bibehålls på 60 km/h hela sträckan. En fast förbindelse möjliggör fri passage mellan skärgården och fastlandet och påskyndar förflyttningen av fordonstrafiken. Den valda underfartshöjden för vattentrafik ändrar inte de nuvarande förhållandena för kommersiell fartygstrafik. Den främsta nyttan är avskaffandet av serviceavgifterna för färjetrafiken. En annan viktig nyttopost är minskningen av kostnaderna för väntetid och restid på färjan.

Vägplanen har godkänts och har vunnit laga kraft. Kostnadskalkylen för projektet är 15 miljoner euro och kostnadsnyttoförhållandet är 2,0.

7.2 Banprojekt

Helsingfors–Riihimäki, avsnittet Jokela–Hyvinge (144 milj. euro)

Helsingfors–Riihimäki är en del av stambanan som hör till den europeiska trafikkorridoren, TEN-T-stomnätet samt huvudlederna enligt förordningen om huvudleder med både person- och godstrafiksprofil. Banavsnittet mellan Helsingfors och Riihimäki är till antalet tåg det mest trafikerade i Finland. Trafiken på stambanan är känslig för störningar och det finns ett behov av att öka tågutbudet längs banan. En betydande ökning av trafiken är inte möjlig utan en höjning av trafikkapaciteten. Det är möjligt att öka bankapaciteten med hjälp av tilläggsbanor och banarrangemang vid trafikplatser. En höjning av trafikkapaciteten på banavsnittet har planerats i flera planeringsfaser och det har funnits olika alternativ för projektets omfattning. Målet med projektet är att förbättra banans funktionssäkerhet, öka kapaciteten och minska känsligheten för störningar.

Den första fasen av utvecklingsprojektet Helsingfors–Riihimäki (150 milj. euro) har slutförts och byggandet i den andra fasen (273 milj. euro) pågår. För planeringen av den första fasen har man fått TEN-T-stöd och för planeringen och byggandet i den andra fasen har man fått FSE-stöd. I den första fasen förbättrades trafikplatserna. I den andra fasen byggs tilläggsspår mellan Kervo och Träskända samt mellan Träskända och Jokela. Sträckan får ett cirka 20 kilometer långt fyrspårigt banavsnitt. I Kervo fortsätter godstrafikspåret i riktning mot direktbanan i Lahtis. Från Hyvinge mot Riihimäki till Arolampi byggs ett västligt tilläggsspår och ett godstrafikspår. Dessutom görs ändringar i bl.a. broar. En del av de åtgärder som ingick i den tidigare tredje fasen har fått finansiering så att de åtgärder som ingick i den redan har inkluderats i projektets andra fas.

Åtgärderna på sträckan Jokela–Hyvinge kompletterar de tidigare faserna i utvecklingsprojektet Helsingfors–Riihimäki genom att byggandet av tilläggsspår från Jokela till Hyvinge fortsätter (förlängning av det fyrspåriga avsnittet). Målet är att ytterligare öka banavsnittets kapacitet, förbättra trafikkapaciteten och toleransen för störningar och därigenom säkerställa att stambanan och järnvägssystemet i Finland fungerar.

Projektbedömningen av åtgärderna på sträckan Jokela–Hyvinge–Riihimäki har uppdaterats 2025. Största delen av nyttan fås redan i den andra fasen av projektet Helsingfors–Riihimäki, och separat granskat blir åtgärderna för Jokela–Riihimäki (för de avsnitt som ännu inte genomförts) negativa i fråga om nyttokostnadsförhållandet. Projektets kalkylerade lönsamhet är känslig för trafikeringsmodeller och exakta tidtabellsstrukturer och förbättringen av störningstoleransen och eventuell restidsnytta vid tågförseningar syns inte i lönsamhetskalkylen. Den största osäkerheten i anslutning till helheten och dess konsekvenser gäller utvecklingen och genomförandet av trafikeringen. Trafikkapaciteten med den nuvarande och prognostiserade trafiken bedöms vara tillräcklig.

Järnvägsplanen har godkänts och vunnit laga kraft. Nästa fas är genomförande, inklusive byggnadsplanering. Projektets kostnadskalkyl uppgår till 144 miljoner euro. Byggandet i projektet kan inledas som en fortsättning på den andra fasen i slutet av 2020-talet eller i början av 2030-talet. Avsnittet Jokela–Hyvinge ska ses och bedömas som en del av utvecklingshelheten för Södra Finland med olika kopplingar. Tidpunkten för projektet ska bedömas regelbundet med beaktande av trafikens utveckling, den övriga utvecklingen av bannätet i Södra Finland samt förändringar i verksamhetsmiljön.

Idensalmi-Kontiomäki förbättring av trafikkapaciteten (25 milj. euro)

Banavsnittet Idensalmi-Kontiomäki på Savolaxbanan hör till det övergripande TEN-T-nätet samt till huvudlederna (gods) enligt huvudledsförordningen. Det viktigaste utvecklingsbehovet för banavsnittet är att förbättra kapaciteten/trafikkapaciteten och funktionen. Det största problemet med banavsnittet är de långa avstånden mellan mötesplatserna och bristen på linjeskydd. Begränsningarna i bankapaciteten

medför också stora multiplikatoreffekter i störningssituationer. Förbindelsesträckan är viktig för näringslivets transporter och har också persontrafik.

I projektet genomförs tre nya trafikplatser (Kauppilanmäki, Rasimäki och Kuluntalahti) samt två nya mellanblockeringspunkter. Det primära målet med åtgärderna är att öka banavsnittets kapacitet. 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. Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,16.

I projektet pågår en järnvägsplaneringsfas som beräknas vara klar 2027. FSE-stöd har erhållits för banplaneringen. Projektets kostnadskalkyl uppgår till 25 miljoner euro. Kostnadskalkylen preciseras i och med att projektets innehåll preciseras.

Förbättring av trafikkapaciteten i Imatra–Joensuu (64 milj. euro)

Karelenbanan är en viktig förbindelse mellan regionerna. Karelenbanan på sträckan Imatra–Joensuu hör till huvudlederna enligt förordningen om huvudleder och till det övergripande TEN-T-nätet. Den enkelspåriga banans trafikkapacitet är i fullt bruk i nuläget och det finns 15 plankorsningar längs banan. Förbindelsen och dess funktion är viktiga för näringslivet och persontrafiken och det också är viktigt att förkorta restiderna ur deras perspektiv. Den nuvarande baninfrastrukturen möjliggör inte en exakt och smidig utökning av trafiken.

Målet med projektet är att förbättra banans trafikkapacitet och efter den grundliga renoveringen även höja hastigheten. Projektet förbättrar banavsnittets trafikkapacitet, plankorsningssäkerheten och servicenivån på persontrafikplatserna. Åtgärderna i trafikkapacitetshelheten omfattar mötesspår, avlägsnande av plankorsningar och höjning av broar samt förbättring av de nuvarande trafikplatserna. Åtgärderna för att förbättra trafikkapaciteten 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 tillgängligheten mellan regionerna och trafiksäkerheten samt stöder en minskning av trafikutsläppen i landsvägs- och spårtrafiken. Åtgärder som riktar sig till persontrafikplatser förbättrar passagerarnas förhållanden, tillgängligheten och säkerheten, vilket också stöder olika befolkningsgruppers möjligheter att röra sig.

På banavsnittet finns också betydande renoveringsbehov. Åtgärder som främjar trafikkapaciteten, inklusive plankorsningsåtgärder, kan vidtas och är förnuftigt att genomföra före renoveringen. Det är motiverat att genomföra en del av åtgärderna för att påskynda persontrafiken först i samband med renoveringen. Åtgärder som förbättrar trafikkapaciteten stöder också de påskyndande åtgärderna. Efter alla

utvecklingsåtgärder och renoveringar kan hastigheten på banavsnittet höjas och med dessa åtgärder förkortas restiden för persontåget mellan Helsingfors och Joensuu med cirka 15 minuter och den totala restiden skulle vara mindre än 4 timmar.

Planeringen av projektet pågår. Planeringsprojektet omfattar utarbetande av flera järnvägsplaner 2024–2027. FSE-stöd har erhållits för planeringsprojektet. Nyttokostnadsförhållandet för åtgärder som förbättrar trafikkapaciteten förblir noll, men det är ändå en förutsättning för att höja hastigheten i persontrafiken, för vilket nytta har identifierats i projektbedömningen. Kostnadskalkylen för projekthelheten som gäller trafikkapacitets- och säkerhetsåtgärder uppgår till 64 miljoner euro. Kostnaderna preciseras i takt med att banplaneringen framskrider.

Joensuu–Nurmes förbättring av funktionen (7 milj. euro)

Joensuu–Nurmes (–Kontiomäki) är en viktig bana för näringslivets transporter utanför huvudledsnätet som en del av Karelenbanan. Det finns också persontrafik på sträckan. På banan behövs renoveringsåtgärder för att trygga framkomligheten samt åtgärder som förbättrar trafikkapaciteten. I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har sträckan Joensuu–Nurmes identifierats som ett av de viktigaste renoveringsobjekten i annat än huvudledsnätet, dessutom har man konstaterat behov av att förbättra trafikkapaciteten mellan Joensuu och Kontiomäki. Den nuvarande infrastrukturen möjliggör knappt några ändringar i tågtidtabellerna eller tilläggstrafiken, vilket medför utmaningar för både trafikeringen och banhållningen.

Projektet omfattar åtgärder för att förbättra funktionen och trafikkapaciteten på sträckan Uimaharju–Nurmes (mellanblockeringspunkt och förbättring av tågens mötesmöjligheter på de nuvarande trafikplatserna). I och med åtgärderna förbättras banavsnittets funktion när trafikens känslighet för störningar minskar och det är möjligt att göra ändringar i tilläggstrafiken/tidtabellerna. Trafikens punktlighet förbättras och samtidigt förbättras funktionen. Projektet tryggar och förbättrar tillgängligheten mellan regionerna. De föreslagna förbättringsåtgärderna är en förutsättning för en renovering av banan (stödjer en smidig trafik under renoveringsarbetet).

I december 2024 riktades 1,5 miljoner euro till projektet genom riksdagens anslagsbeslut, vilket har främjat planeringen och gör det möjligt att delvis inleda genomförandet. Projektets kostnadskalkyl: 7 miljoner euro.

Utveckling av stationsområdet i Karleby* (29 milj. euro)

Karleby ligger i TEN-T-stomnätet och på en huvudled enligt förordningen om huvudleder. Alla persontåg som färdas på stambanan Seinäjoki–Uleåborg stannar i Karleby. På stationsområdet i Karleby finns det behov av att förbättra passagerarnas förhållanden och säkerhet. Alla plattformar är låga och saknar

plattformstak. Övergångarna som förenar plattformarna utgör en säkerhetsrisk. Konstruktionerna på bangården är också i dåligt skick. Helheten är kopplad till utvecklingsplanerna för Karleby stads stationsområde.

I projektet byggs en underfart för gång- och cykeltrafiken genom bangården som binder ihop centrum och Kosila, de nuvarande plattformarna förbättras så att de uppfyller kraven med beaktande av tillgänglighetskraven och växel-, spårvägs- och elbaneändringar görs.

Projektet utvecklar passagerarnas trafikförbindelser så att de blir säkrare, förbättrar bangårdens funktion och minskar känsligheten för störningar samt förbättrar verksamhetsförutsättningarna för godstågtrafiken till Yxpila och minskar underhållskostnaderna. Sammanslagningen av Karleby centrum med de södra stadsdelarna betjänar utvecklingen av stationsområdet genom att ansluta sig till stadens kollektivtrafik- och anslutningsparkeringsprojekt. Projektet skapar förutsättningar för att utveckla stationsområdet samt för fotgängarnas och cyklisternas säkerhet och för Karleby stads interna förbindelser. Stationsområdets tillgänglighet förbättras och projektet stöder tryggandet av olika befolkningsgruppers möjligheter att röra sig. Projektet möjliggör en mer omfattande stadsutveckling i området runt stationen. Åtgärderna främjar tågtrafikens attraktivitet och förbättrar resekedjornas funktion. Projektets nyttokostnadsförhållande har i tidigare utvecklingsutredningar beroende på lösning bedömts vara 0–0,27.

Projektet är ett gemensamt projekt mellan staten och Karleby stad och föremål för avtalsbaserat samarbete. År 2024 utarbetades ett projektavtal mellan Trafikledsverket och Karleby stad om samarbetet och finansieringen som ingår i planeringen av projektet. För fortsatt främjande av projektet krävs att man kommer överens om kostnadsfördelningen under genomförandefasen. Kostnadsfördelningen förhandlas i samband med den pågående bantekniska planen 2026. Nästa fas i projektet är genomförande/byggande, inklusive byggnadsplanering. Kostnadskalkylen för projektet uppgår till 29 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Kostnadskalkylen för projektet innehåller osäkerhetsfaktorer och preciseras i och med att planeringen av projektet preciseras.

Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomfartsspår (tilläggsbana) (7 milj. euro)

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 genomfartsspår skulle göra det möjligt att rangera vagnarna bättre förutom i Mussalo men även i Kotolahti. I projektet byggs ett nytt genomfartsspår.

Projektet förbättrar och säkerställer godstrafikens funktion och verksamhetsförutsättningar genom att förbättra bangårdens trafikkapacitet. Projektet förbättrar den regionala och internationella

tillgängligheten inom godstrafiken och minskar indirekt vägtrafiksprestationen och därigenom utsläppen och antalet olyckor.

Planeringen av projektet pågår. I planeringsprojektet utarbetas en preciserande plan för tilläggsspåret samt en projektbedömning och en banteknisk plan. Efter den bantekniska planen är nästa fas genomförande/byggande, inklusive byggnadsplanering. Projektets kostnadskalkyl uppgår till 7 miljoner euro.

Lauritsala trafikplats (15 milj. euro)**

Lauritsala trafikplats ligger på banavsnittet Luumäki–Imatra, där den fungerar som mötesplats för tågtrafiken. Trafikplatsen ligger på en huvudled i enlighet med förordningen om huvudleder och det övergripande TEN-T-nätet. Lauritsala är avgångs- eller destinationsort för flera dagliga godståg och betjänar huvudsakligen ankommande och avgående järnvägstransporter för en industrianläggning. Dessutom sker många lokflyttningar på trafikplatsen. Med tanke på de nuvarande trafikbehoven är det viktigaste problemet med trafikplatsen att spåren inte är tillräckligt långa, särskilt i råvirkestrafiken. På trafikplatsen står sex sidospår till förfogande för transporter som ankommer och avgår från Lauritsala, varav endast två har en effektiv längd på över 500 meter. Det går inte att öka tåglängderna.

I projektet byggs två cirka 600 meter långa spår eller ett cirka 650 meter långt spår vid Lauritsala trafikplats. Genomförandet förutsätter bro- och vägarrangemang som höjer projektets totala kostnader. Projektet förbättrar näringslivets konkurrenskraft och verksamhetsförutsättningar. Projektet gör det möjligt att öka tåglängderna, vilket minskar det totala antalet trafikerande tåg och lokens reseprestation och på så sätt förbättrar godstrafikens kostnadseffektivitet. Projektets nyttokostnadsförhållande för lösningen med två cirka 600 meter långa spår är 0,66. Nyttokostnadsförhållandet för lösningen med ett spår på över 650 meter har tills vidare inte beräknats. För att utnyttja de ökade spårlängderna förutsätter projektet åtgärder även på privata spåranläggningar.

En förstudie har gjorts om projektet. Åtgärderna kräver ytterligare preciserande planering, inklusive järnvägsplanen och gatuplanen. Projektet är föremål för avtalsbaserat samarbete, nyttan av projektet riktas till stor del till en industrianläggning. För att främja projektet krävs att man kommer överens om kostnadsfördelningen både i planerings- och genomförandefasen. Med lösningen med ett spår på över 650 meter är projektets kostnadskalkyl på förutredningsnivå 15 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100), inklusive en uppskattning av kostnaderna för bro- och vägarrangemang. Kostnadskalkylen innehåller osäkerhetsfaktorer och preciseras i och med att planeringen av projektet preciseras. Kostnadskalkylen inkluderar inte åtgärder för privata spåranläggningar, för vilka innehavaren av den privata spåranläggningen står för kostnaderna.

Luumäki–Joutseno förbättring av trafikkapaciteten, sträckan Villmanstrand–Joutseno (141 milj. euro)

Förbindelsesträckan Luumäki–Joutseno på Karelenbanan hör till huvudlederna enligt förordningen om huvudleder. Luumäki–Villmanstrand hör till TEN-T-stomnätet och den europeiska trafikkorridoren. Sträckan Villmanstrand–Joutseno hör till det övergripande TEN-T-nätet. Sträckan är central för persontrafikens tillgänglighet i Östra och Sydöstra Finland och huvudstadsregionen samt övriga Finland. Sträckan Luumäki–Joutseno är en viktig förbindelse för godstrafiken särskilt för skogsindustrins råvirkes- och produkttransporter och en central rutt särskilt till och från hamnarna i Kotka och Fredrikshamn. Inom persontrafiken utgör banavsnittet en central förbindelse till huvudstadsregionen och i olika riktningar till övriga Finland.

Brister i trafikkapaciteten utgör en central utmaning för det livligt trafikerade banavsnittet. Målet är också att förkorta restiden. I det pågående utvecklingsprojektet Luumäki–Imatra (LUIMA) har man byggt ett dubbelspår på sträckan Joutseno–Imatra och det renoverade banavsnittet Luumäki–Imatra. Åtgärderna som vidtagits i samband med projektet gör det möjligt att höja axeltrycket och hastighetsnivån på banan på sträckan Luumäki–Imatra. Det finns dock fortfarande utvecklingsbehov för avsnittet Luumäki–Joutseno både för att ta i bruk 25 tons axeltryck och för att förbättra trafikkapaciteten och hastighetsnivån.

I projektet Luumäki–Joutseno byggs ett dubbelspår för ett axeltryck på 25 t och i mån av möjlighet för en hastighet på 200 km/h. Förbindelsesträckan kan utvecklas stegvis, sträckan Villmanstrand–Joutseno har lyfts fram som det första steget i investeringsprogrammet.

Projektet ökar banans trafikkapacitet samt förbättrar trafikens punktlighet och hanteringen av störningssituationer. Den regionala, riksomfattande och internationella tillgängligheten förbättras. Person- och godstrafikens verksamhetsförutsättningar samt konkurrenskraft som en hållbar rese- och transportform ökar. Projektet gör det också möjligt att inleda närtågstrafik i området. Nyttokostnadsförhållandet för hela projektet Luumäki–Joutseno är 0,09. Den samhällsekonomiskt största nyttan är besparingar i trafikeringskostnaderna och tidsbesparingar för passagerarna. Nyttan av att höja hastighetsnivån inom persontrafiken realiseras till fullo först när hela projektet har genomförts. Utnyttjandegraden för kapaciteten på sträckan Villmanstrand–Joutseno stiger under topptimmarna med nuvarande infrastruktur över gränsvärdet för smidig trafik. Utnyttjandegraden för kapaciteten under rusningstid motiverar banavsnittet Villmanstrand–Joutseno som nästa steg i genomförandet. Byggandet av dubbelspåret fram till Lauritsala förbättrar i synnerhet hanteringen av störningar när godståg fastnar i en backe.

Två järnvägsplaner har utarbetats för projektet, av vilka planen för sträckan Villmanstrand–Muukko har godkänts och vunnit laga kraft och järnvägsplanen för sträckan Muukko–Joutseno är klar och under behandling för godkännande. Projektets järnvägsplanering har fått FSE-stöd. Projektet är kopplat till utvecklingen av trafikplatsen i Villmanstrand, som redan har fått finansiering som en del av utvecklingen av Karelenbanan.

Kostnadskalkylen för projektet Villmanstrand–Joutseno uppgår till 141 milj. euro (MAKU 145, 2020=100). Projektet kan också genomföras stegvis. Kostnadskalkylen för hela förbindelsesträckan Luumäki–Joutseno uppgår till 295 miljoner euro.

Stora renoveringsobjekt i bannätet (100–200 milj. euro)

I planen för bastrafikledshållning har man identifierat och beskrivit renoveringsbehov som inte kan genomföras med nuvarande finansiering. Det handlar om banavsnittens framtid med nuvarande servicenivå; om ingen renovering görs leder det till en sänkning av servicenivån, att framkomligheten påverkas och vid någon tidpunkt till och med till att banavsnittet stängs. Finansieringen av underhållet måste användas förutom för det normala årsunderhållet även för att upprätthålla livscykeln för dessa banavsnitt. För att säkerställa att de centrala banavsnitten fungerar har man i investeringsprogrammet gjort en finansieringsreserv för stora renoveringsobjekt i bannätet.

Som objekt som eventuellt ska finansieras ur investeringsprogrammet föreslås bl.a. Åbo–Nystad renovering (ca 30–165 milj. euro), Hankasalmi–Pieksämäki renovering (ca 50 milj. euro) samt Lieksa–Nurmes renovering (ca 50 milj. euro). Alla dessa objekt kan inte genomföras med reserven i investeringsprogrammet. Vilka objekt som väljs beror bland annat på situationen för andra renoveringsbehov och hur kritiska de är, aktuella uppgifter om skicket, lägesbilden av verksamhetsmiljön samt den tillgängliga finansieringen av utvecklingen och bastrafikledshållningen. Renoveringshelheten bedöms årligen i samband med uppdateringen av planen för bastrafikledshållningen och investeringsprogrammet för trafikledsnätet.

Nätverksmässig utveckling (60–160 milj. euro)

Nätverksmässig utveckling är en reserv för olika nätverksmässiga utvecklingsåtgärder, vars planering och/eller helhetsplaneringsberedskap ännu inte har kommit tillräckligt långt för att namnge några objekt. Centrala temahelheter på riksnivå är i synnerhet persontrafikplatser, bangårdar, lastningsplatser för råvirke och även till exempel fortsatt elektrifiering av bannätet. Helheten omfattar också beredskap för stadsregionernas och den regionala tågtrafikens behov (trafikplatser). Vanligtvis innefattar de olika temana flera objekt som kan prioriteras i takt med att planeringen framskrider.

De kommande investeringsprogrammen kan innehålla namngivna objekt om dessa teman. På ett allmänt plan har man velat synliggöra behoven redan som en allmän reserv i detta investeringsprogram, även om innehållet och objekten preciseras först i och med de pågående utredningarna. Grunderna för att välja namngivna objekt är samma infallsvinklar och konsekvensbedömning som för andra objekt i investeringsprogrammet.

En del av temana har också redan färdigställda förutredningar som kan utnyttjas tillsammans med utredningar och projektbedömningar som färdigställs inom den närmaste framtiden. En sådan helhet är bland annat bangårdar och trafikplatser. Åtgärderna prioriteras i nästa års investeringsprogram.

Vuokatti-Kontiomäki elektrifiering

Joensuu–Kontiomäki-banan är en viktig förbindelse för näringslivets transporter på Karelenbanan. Banförbindelsen är inte elektrifierad. Det har konstaterats att elektrifiering behövs i den första fasen mellan Vuokatti lastningsplats för råvirke och Kontiomäki. Landskapet Kajanaland är det viktigaste avgångsområdet för järnvägstransporter av råvirke och Vuokatti är vid sidan av Kontiomäki och Pesiökylä en av områdets största lastningsplatser. I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har behoven av fortsatt elektrifiering av bannätet konstaterats vara förknippade särskilt med näringslivets och transporternas behov. I området har man också aktiverat sig med tanke på persontågstrafiken (turism).

I projektet genomförs elektrifieringen av sträckan Vuokatti–Kontiomäki. I Vuokatti elektrifieras endast huvudspåret. Projektet förbättrar tillgängligheten mellan regionerna. Elektrifieringen påverkar i synnerhet råvirkestransporterna, som kan dras med eldragning hela vägen från Vuokatti till Kontiomäki och vidare. Förbättrade transportkedjor minskar transportkostnaderna. Trafikutsläppen minskar när den dieseldrivna tågtrafiken ersätts med eldrift. Elektrifieringen minskar belastningen på Kontiomäki bangård när förvaringen av vagnarna och växlingarna på bangården minskar. Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,7–1,2/1,4 beroende på vilken typ av diesellok och verksamhetsmodell som används i jämförelsen samt på transportmängderna. Även antalet vagnar som dras påverkar lönsamheten.

Projektets byggnadsplanering pågår och uppskattas vara klar 2026, varefter projektet är klart att genomföras. Projektets kostnadskalkyl uppgår till 7 miljoner euro. Kostnadskalkylen innehåller osäkerhetsfaktorer och preciseras i och med att planeringen preciseras.

7.3 Farledsprojekt

Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna (10,5 milj. euro, prioritet 1)

Projekthelheten omfattar fem små förbättringsprojekt för farlederna:

- Breddning av den inre delen av Uleåborgs farled.
- Fördjupning av Eckeröledens farledsdjup från 5,0 meter till 7,0 meter.
- Fördjupning av Färjsundsledens farledsdjup från 5,2 meter till 6,0 meter.
- Förbättring av farleder för råvirkestransporter på Saimen.
- Förbättring av märkningen på vinterfarleden i Södra Finland.

Uleåborgs hamn är en hamn i TEN-T-stomnätet och Eckerö är en hamn i det övergripande TEN-T-nätet. Målet med projekthelheten är att svara på näringslivets och fartygstrafikens föränderliga behov genom att genomföra små, kostnadseffektiva förbättringsprojekt. Projekthelheten säkerställer en smidig och säker fartygstrafiken samt förbättrar transporternas kostnadseffektivitet i de hamnar som ingår i projekthelheterna. Den säkerställer och förbättrar också näringslivets verksamhetsförutsättningar inom dessa hamnars influensområde samt minskar risken för betydande funktionsstörningar i sjötransporterna som kan orsaka betydande produktionsstörningar i industrin. Den totala miljöpåverkan är i sin helhet negativ under arbetets beräknade varaktighet, men positiv på lång sikt. Projektet för fördjupning av Eckeröleden har ett nyttokostnadsförhållande på 1,1–1,4, kostnadsnyttoförhållandet har inte beräknats för de övriga delprojekten.

En del av projekten i projekthelheten är i vattentillståndsfasen, för en del pågår utredningsfasen och för en del har man endast utarbetat en preliminär plan. Projekthelheten kan genomföras 2026–2028. Den totala kostnaden för projekthelheten är cirka 10,5 miljoner euro. Kostnaderna för de förbättringsprojekt som ingår i paketet är:

- Breddning av den innersta delen av Uleåborgsleden, cirka 2,3 milj. euro.
- Fördjupning av Eckeröleden, cirka 2,8 milj. euro.
- Fördjupning av Färjsundsleden, cirka 0,8 M€.
- Förbättring av farleder för råvirkestransporter på Saimen, cirka 2,1 M€.
- Förbättring av märkningen på vinterfarleden i Södra Finland, cirka 2,5 milj. euro.

Fördjupning av Brahestadsleden (20,8–38,5 milj. euro, prioritet 3)

Brahestads hamn är en hamn i det övergripande TEN-T-nätet. I projektet ingår att fördjupa farledens leddjup till 11,0/11,5/12,0 m. I projektet ingår muddrings- och deponeringsarbeten i farleden samt arbeten med säkerhetsanordningar och även muddrings- och deponeringsarbeten i hamnområdet.

Målet med projektet är att för sin del möjliggöra en förändringsinvestering i produktionen av grönt stål vid Brahestads stålverk samt trygga råvaru- och produkttransporterna i framtiden. Utifrån den projektbedömning som färdigställdes 2019 och som grundar sig på den nuvarande sjötrafiken förbättrar fördjupningen av Brahestadsleden servicenivån och kostnadseffektiviteten för transporter inom Finlands utrikeshandel och säkerställer tillgängligheten till Brahestads hamn. Enligt projektbedömningen uppnås med hjälp av projektet årligen besparingar i trafikeringskostnaderna på 1,94 miljoner euro utan farledsavgifter, de farledsavgifter som tas ut av fartygen ökar med sammanlagt 0,79 miljoner euro per år. Projektet minskar fartygens energiförbrukning vid både lasthantering och körning på farleden på öppet hav, men ökar energiförbrukningen i Brahestads hamn. Projektet minskar koldioxidutsläppen från fartygstrafiken med 2 417 ton per år och utsläppskostnaderna för trafiken minskar med 0,104 miljoner euro per år. Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,64 (12,0 m dimensioneringsdjup).

Projektet förbättrar servicenivån och kostnadseffektiviteten för transporter inom Finlands utrikeshandel och säkerställer tillgängligheten till Brahestads hamn. En förbättring av säkerheten inom sjöfarten bidrar också till att minska risken för miljöskador.

SSAB meddelade i november 2025 att de inte bygger en helt ny fabrik som producerar kolfritt stål i Brahestad, utan konverterar den nuvarande produktionsanläggningen till denna produktion. Beslutets konsekvenser för transportmängderna och -flödena i Brahestads hamn kan ännu inte uppskattas, utan de kommande förändringarna ska följas upp och en uppdaterad projektbedömning utarbetas om fördjupningen av farleden när det finns tillräckligt med tillförlitlig information om hur förändringarna i Brahestads stålverk påverkar sjötransporterna.

Förutredningen av projektet färdigställdes 2018 och granskningen av projektbedömningen (12,0 dimensioneringsdjup) 2019. Följande faser är översiktsplanering, projektbedömning och ansökan om vattentillstånd. Projektet är klart att genomföras 2028. Kostnaderna för projektet är 20,8–38,5 miljoner euro beroende på djupet (MAKU2020=100; 145). Kostnaderna för arbetena i hamnområdet är 22,6–28,4 miljoner euro, Brahestads hamn Ab ansvarar för dessa kostnader.

8 Projekt som inte ingår i programmet

I det här kapitlet listas de viktigaste landsvägs-, ban- och farledsprojekten som inte ingår i investeringsprogrammet. Intressentgrupperna har framfört dessa som önskemål. Grunderna som används vid valet av projekt skulle också stödja att dessa projekt tas med i programmet, men de kan inte inkluderas i investeringsprogrammet eftersom programmet måste främja alla mål i Trafik 12-planen och finansieringsramen är snäv.

8.1 Landsvägsnätet

De viktigaste utvecklingsprojekten för landsvägsnätet som inte ingår i investeringsprogrammet är:

Stora utvecklingsprojekt för TEN-T-stomnätet:

- E18 Sv 40 Nådendal–Reso (eventuellt MBT-objekt) 269 milj. euro
- E18 Sv 50 Ring III Nedre Dickursby–Kalkkikallio, Vanda och Helsingfors 36 milj. euro
- Rv 4 Vehniä–Äänekoski 170 milj. euro
- Rv 4 Ijo omfartsväg 137 milj. euro.

Utvecklingsprojekt för andra huvudleder:

- Rv 2 vid Humppila (sträckan Rv 9–Lv 232) 9 milj. euro
- Rv 2 Ruskila–Haistila, Ulvsby 7 milj. euro
- Rv 2 förbättring i Björneborgs centrum och Rv 8 Tegelbrukets planskilda anslutning, Björneborg 95 milj. euro
- Rv 3 förbättring av Tavastehusleden på sträckan Ring I–Gruvsta och Kungsekens planskilda anslutning, Helsingfors och Vanda (eventuellt MBT-objekt) 78 milj. euro
- Rv 8 vid Letala 48 milj. euro
- Rv 9 Tammerfors–Orivesi, fas 2 (sträckan Käpykangas–Orivesi) 97 milj. euro
- Rv 9 Välikangas–Honkalampi (vid Ylämylly), Libelits 50 milj. euro
- Rv 12 och Sv 65 Hiedanranta, förbättring av Vaitinaros anslutning, Tammerfors (eventuellt MBT-objekt) 88 milj. euro
- Rv 12 Tammerfors–Kangasala (sträckan Alasjärvi–Huutijärvi) (eventuellt MBT-objekt) 123 milj. euro
- Rv 12 sträckan Joutjärvi–Risala, Lahtis och Orimattila (eventuellt MBT-objekt) 100 milj. euro.

Utvecklingsprojekt för det övriga vägnätet:

- Lv 1002 och lv 11039 ersättning av Skåldö färja med en bro, Raseborg 32 milj. euro
- Byggande av ett serviceområde för trafiken i den planskilda anslutningen på rv 3 och lv 132, Vanda och Nurmijärvi (eventuellt MBT-objekt) 11 milj. euro.

8.2 Bannätet

Utvecklingsprojekten för bannätet som inte ingår i investeringsprogrammet primärt på grund av den knappa ekonomiska ramen är:

- Luumäki–Joutseno, förbättring av trafikkapaciteten, höjning av persontrafikens hastighet, sträckan Luumäki–Villmanstrand. 154 milj. euro.
- Tammerfors–Jyväskylä, möjligheter till godstrafik, höjning av persontrafikens hastighet. 289 milj. euro.
- Torneå–Kolari, elektrifiering + åtgärder för trafikkapaciteten. 113 milj. euro.

Ovan nämnda projekt innehåller också en bedömning av tidsplaneringen av åtgärder för att förbättra trafikkapaciteten eller annan servicenivå.

Utöver dessa har man föreslagit följande projekt, vars behov och eventuella tidsplanering ska bedömas under de kommande åren:

- Helsingfors–Riihimäki, sträckan Hyvinge–Riihimäki. 100 miljoner euro. Behovet av utvecklingsåtgärder och en eventuell tidsplanering ska under de kommande åren bedömas som en del av den mer omfattande helheten av utvecklingen av bannätet i Södra Finland och bannätets trafikkapacitet på riksnivå.
- Kotka–Hovinsaari, säkerhetsanordningar. 15 miljoner euro.
- MBT-regionernas behov preciseras senare.

Några trafikplatser och bangårdar som ingick i PRIO-granskningarna lämnades också utanför investeringsprogrammet. Dessa granskas under 2026 som en del av den riksomfattande helheten när den nu pågående omfattande bangårdsutredningen och utredningen av persontrafikplatser blir klara.

8.3 Farledsnätet

Två farledsprojekt som ännu är i planeringsfasen har lämnats utanför investeringsprogrammet:

- Fördjupning av farleden Kuopio–Idensalmi för att förbättra råvirkestransporternas funktion.
- Fördjupning av farleden till Karleby stamhamn från 9,5 meter till 11,0 meter.

Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-397-6
www.vayla.fi