



Plan för väghållningen och trafiken 2013–2016

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

MERVI VARIS
MIRJA NOUKKA
OLLI HAVERI



Förord

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland vill vara en aktiv utvecklare av samhällsstrukturen, trafiken och mobiliteten. ELY-centralen deltar i skapandet av en hållbar samhällsstruktur framförallt via trafiksystemarbete. Till ELY-centralens grundläggande uppgifter hör även att säkerställa en fungerande daglig mobilitet. I syfte att genomföra detta används särskilt metoder för drift och underhåll av vägnätet samt för tillhandahållande av kollektivtrafiktjänster. Trafiksäkerheten måste också förbättras ytterligare. Enligt vårt mål ska trafikolyckor som leder till kroppsskador minska med 15 procent under de kommande fyra åren. Det strategiska resultatavtalet för ELY-centralen lyfter dessutom fram främjandet av hållbara trafikformer – gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att alla mål ska kunna uppnås krävs ett nära och framgångsrikt samarbete med våra intressegrupper.

Regeringen överlämnade en trafikpolitisk redogörelse till riksdagen i april 2012. De investeringsprogram för vägnätet som ingår i redogörelsen medför en efterlängtd långsiktighet både i planeringen och genomförandet av investeringarna. Under den innevarande regeringsperioden inleds utvecklingsprojekt för Ring I och Ring III, banavsnittet Helsingfors–Riihimäki, Riihimäki triangelspår och Helsingfors bangård. Finansiering av MBT-projekthelhet, dvs. markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen, tillhandahåller verktyg för att genomföra kostnadseffektiva investeringar i anslutning till små sampassningar av markanvändning och trafik. Som planeringsobjekt i programmet för utveckling av trafiknätet under senare år ingår de under lång tid önskade projekten för riksväg 12: Lahtis södra ringväg och förbindelseleden Lahtis–Kouvola samt Centrumslingan (Pisara-banan), och elektrifieringen av bansträckan Hyvinge–Hangö.

I trafikpolitiken ingår mycket mer än investeringar i infrastruktur. Redan i regeringsprogrammet för statsminister Katainens regering är budskapet att trafikpolitiken kommer att kopplas på ett övergripande och tvärsektorielt sätt ihop med den ram som näringslivet, ekonomin och sysselsättningen samt regionutvecklingen bildar. ELY-centralen med sina samarbetsparter spelar en viktig roll i detta. I den trafikpolitiska redogörelsen ingår riktlinjer för över 50 viktiga åtgärder. Av dessa kan några som har betydelse för ELY-centralen i Nyland lyftas fram:

- Köpkraften av finansieringen av bastrafikledshållningen och kollektivtrafiken tryggas genom nivåhöjningar som görs i skiftet av regeringsperioderna.

- Från trafikledsinvesteringarna överförs 100 miljoner euro per år till små investeringar och underhållet av trafiknätet från och med år 2016.

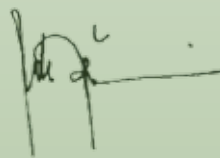
- Åren 2013–2015 strävar man efter att anvisa tilläggsfinansiering till små investeringsprogram.

- MBT-intensionsavtalens bindande karaktär förbättras i de fyra största stadsregionerna, samtidigt som beaktandet av servicestrukturerna och näringslivets verksamhetsförutsättningar förstärks i dem. För att främja intensionsavtalsförandet finansierar staten små, kostnadseffektiva åtgärder för utveckling av trafiknätet. Som en del av intensionsavtalen avtalas även om åtgärder som främjar kollektivtrafiken och om organiseringen av infartsparkeringen.

- Finansieringen inriktas på att förbättra konkurrenskraften inom kollektivtrafiken i stadsregionerna och på att öka användningen av kollektivtrafiken. I de övriga regionerna tryggas den offentliga trafikens basservice-nivå.

- Persontransporter som ordnas med offentliga medel slås samman och ordnas i flexibla och mer ekonomiska serviceenheter än i dag, varvid man även kan trygga trafikservicen i glesbygderna.

ELY-centralerna har varit verksamma i drygt två år. Ur trafikansvarsområdets synvinkel är de följande utvecklingsstegen inom organisationen att rikstäckande koncentrera beviljandet av näringsstillstånd för gods- och kollektivtrafik till ELY-centralen i Södra Österbotten från början av år 2013 samt att harmonisera och effektivisera upphandlingarna i anslutning till trafiken och miljöfrågor.



Rita Piirainen
överdirektör



Kartbilagor

1. Investeringsprojekt under planeringsperioden 2013–2016
2. Underhållsprojekt under planeringsperioden 2013–2016
3. Projekt under år 2012
4. Servicenivån i kollektivtrafiken och utlöpande av avtalen för övergångstiden

Verksamhetsområdet består av tre landskap

Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid ELY-centralen i Nyland omfattar landskapen Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland, totalt 50 kommuner. Området innehåller de livligast trafikerade vägnäten i landet, de största trafikmängderna och ett flertal viktiga nationella och internationella knutpunkter för person- och godstrafiken.

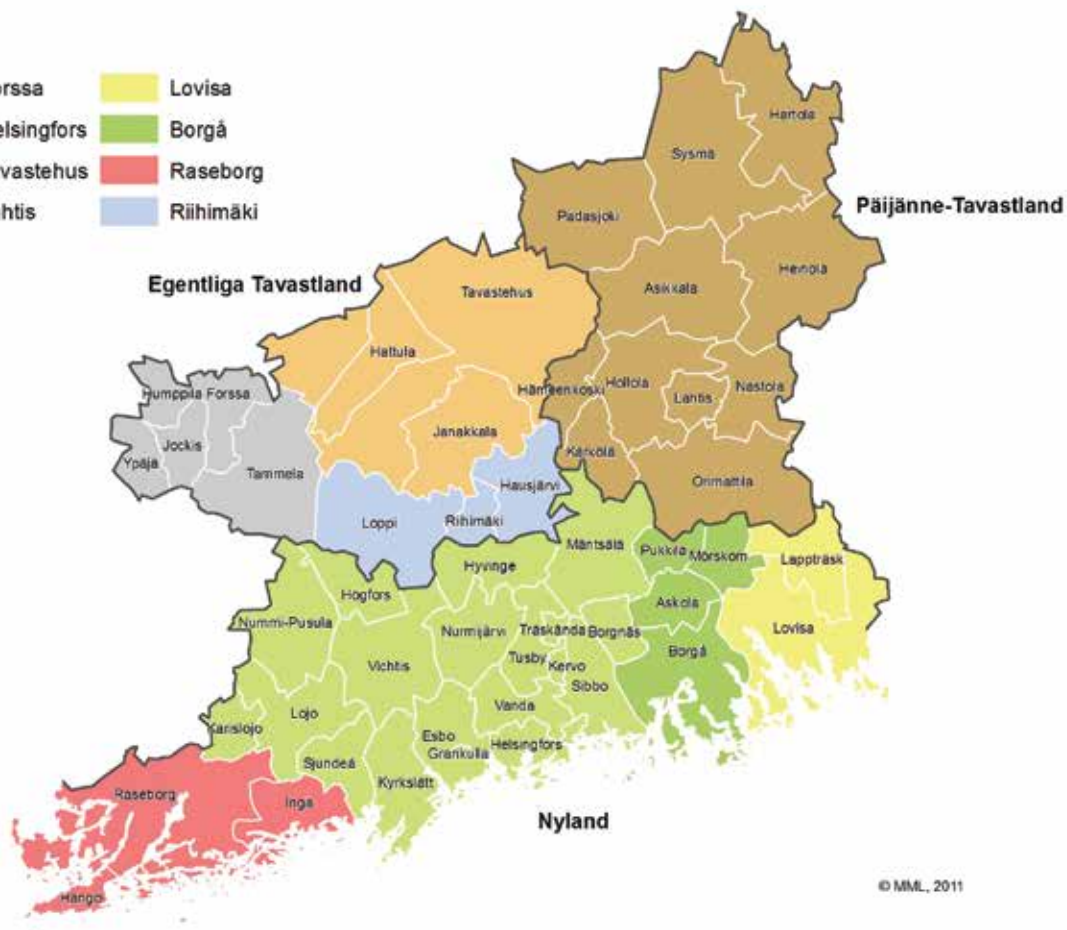
De radiella lederna och ringlederna som omger Helsingfors används av tiotusentals trafikanter per dygn. De minst trafikerade vägnäten har några tiotal trafikanter per dygn. Uppgiften för ELY-centralen är att inom hela nätet tillhandahålla möjligheter till trafik och transporter som är säkra och fungerar.

Befolkningen i Finland har under de senaste 30 åren vuxit med cirka 590 000 personer. Tre fjärdedelar av denna tillväxt har skett inom verksamhetsområdet för ELY-centralen i Nyland. Trafikarbetet på landsvägarna har fördubblats under denna period. Under den kommande trettioårsperioden förväntas befolkningen i Finland öka med ytterligare cirka 610 000 personer. Hälften av ökningen sker i verksamhetsområdet för ELY-centralen i Nyland. Trafikökningen har avtagit men trafikarbetet förväntas fortsätta att växa med cirka en tredjedel under de kommande 30 åren.

Verksamhetsområdet för trafik och infrastruktur vid ELY-centralen i Nyland jämfört med hela landet		ELY-centralen i Nyland		Hela landet
			Andel av hela landet	
Markareal (1.1.2011)	km ²	19 421	6 %	303 892
Landsvägar (1.1.2011)	km	9 136	12 %	78 162
Trafikarbete (2011)	milj. bil-km	10 903	30 %	36 740
Finansiering av basstrafikledning (2012)	milj. €	103,7	20 %	531,3
Finansiering av kollektivtrafiken, ELY och KM tot. (2011)	milj. €	12,5	25 %	50,8
Befolkning 2011 (31.12.2010)	personer	1 908 636	36 %	5 375 276
Befolkningstillväxt 1980-2010 (Statistikcentralen)	personer	447 399	76 %	587 498
Befolkningstillväxt 2011-2040 (befolkningsprognos från Statistikcentralen)	personer	282 315	46 %	610 080
Arbetsplatser (2009)	st	908 390	40 %	2 289 975
Arbetskraft (2011)	pers.	970 000	36 %	2 672 000
BNP (2009)	miljoner euro	76 459	44 %	173 267

Orter

Forssa	Lovisa
Helsingfors	Borgå
Tavastehus	Raseborg
Lahtis	Riihimäki



Utgångspunkten är trafikanternas behov



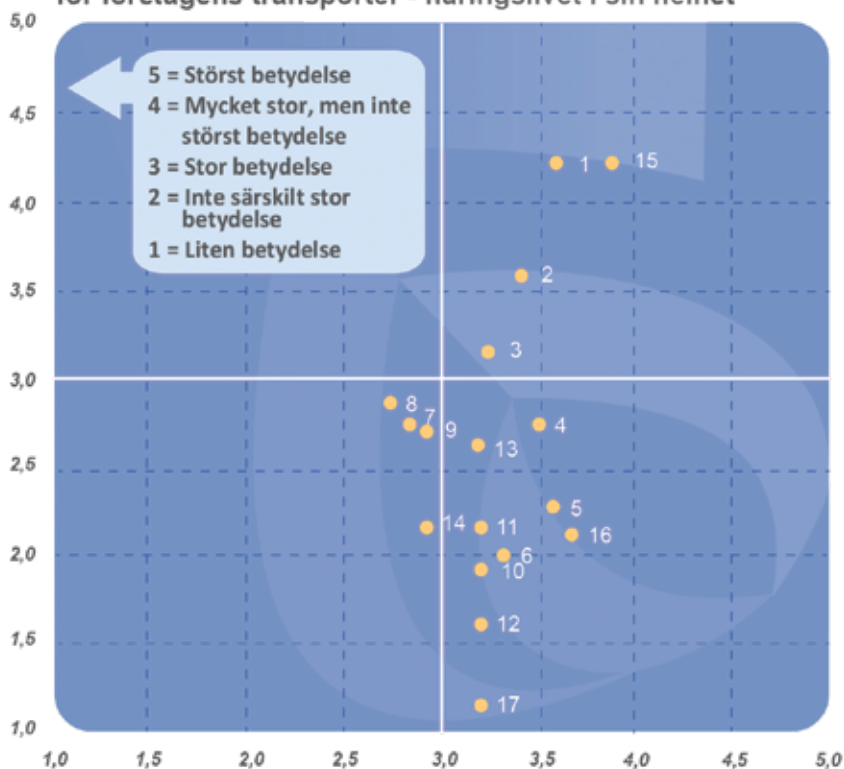
I syfte att kartlägga trafikanternas skiftande behov samlar ELY-centralen in information från olika typer av kundkällor. Förutom via direkt respons från kunder och utlåtanden om olika planer får ELY-centralen även information från undersökningar som genomförs i samarbete med Trafikverket.

Enligt en **kundundersökning inom näringslivet** som Trafikverket lät genomföra år 2011 är vägtransporterna den klart viktigaste transportformen för företagen och man är som helhet sett nöjda med dem. De viktigaste delarna av vägnätet är huvudvägarna (riks- och stamvägarna) samt gatunätet och huvudvägarna i stadsregionerna (riks- och stamvägarna samt viktiga bygdevägar). Enligt undersökningen värderas säkerheten högst av näringslivet och man är tämligen nöjd med säkerhetsläget. Näst högst i värderingarna är goda transportförhållanden på huvudvägarna under

vintern. Även möjligheterna att förutse leveranstid och hastighet anses vara viktiga och man är mest nöjd med dessa delområden. Man är mindre nöjd med transportförhållandena året runt på det övriga vägnätet som dock har mindre betydelse.

Trafikverket låter genomföra en **belåtenhetsundersökning bland vintertrafikanterna** varje år och en belåtenhetsundersökning bland sommartrafikanterna vartannat år. Undersökningen visar informationen per ELY-central och rikstäckande. Enligt trafikantbelåtenhetsundersökningen vintern 2011 har den generella belåtenheten med landsvägarnas skick minskat något i Nyland jämfört med nivån under tidigare år. För privatpersonernas del har belåtenheten minskat måttligt. Yrkesförarna i den tunga trafiken är mer kritiska än privatpersonerna i sina bedömningar. Enligt undersökningen har deras belåtenhet med landsvägarnas skick under vintern ytterligare minskat jämfört med tidigare nivå. Kunderna är mest nöjda med snöröjningen och halkbekämpningen på huvudvägarna. Ett viktigt utvecklingsobjekt anser man vara vinterväghållningen i sin helhet av det vägnät som inte tillhör

Betydelsen av trafiknätets olika delar och deras servicenivå för företagens transporter - näringslivet i sin helhet



Vägar

- Huvudvägar
- Huvudvägar i stadsregioner
- Gatunät
- Förbindelser till hamnar
- Förbindelser till flygplatser
- Förbindelser till gränsstationer
- Andra vägar (vägar med liten trafik)

Järnvägar

- Järnvägar för tung godstrafik
- Förbindelser till industrianläggningar
- Förbindelser till hamnar
- Förbindelser till ryska gränsstationer
- Förbindelser till svenska gränsstationer
- Övriga nationellt viktiga järnvägar
- Övriga trafikerade järnvägar (järnvägar med liten trafik)

Handelssjöfart

- Huvudfarleder för handelssjöfart
- Övriga farleder för handelssjöfart
- Djupfarleden i Saimen

1 = Mycket missnöjd 2 = Missnöjd 3 = Inte missnöjd, men inte nöjd
4 = Nöjd 5 = Mycket nöjd

Källa: Trafikverkets kundundersökning Elinkeinoelämän asiakastutkimus 2011

huvudvägarna, dvs. halkbekämpning, snöröjning och ombesörjande av vägyornas jämnhet. Inom området för ELY-centralen i Nyland är situationen emellertid bättre än riksgenomsnittet.

Den senaste **belåtenhetsundersökningen bland sommartrafikanter** utfördes år 2010. Enligt undersökningsresultaten är den allmänna belåtenheten med landsvägarnas status och skick under sommaren i stort sett oförändrad jämfört med de senaste åren. En klart stark faktor är beläggningarnas skick på huvudvägarna. De viktigaste utvecklingsobjekten är grusvägarnas skick och beläggningarnas skick på andra vägar än huvudvägar. Belåtenheten med landsvägarnas skick under sommarsäsongen var något högre än landets medelvärde i området för ELY-centralen i Nyland.

Medborgarnas belåtenhet med trafiksystemet och resekedjorna undersöktes med en **enkät utförd av Trafikverket** år 2011. Enligt enkäten är man i området för ELY-centralen i Nyland något nöjdare än i landet i genomsnitt med både den lokala kollektivtrafiken och med kollektivtrafiken för längre resesträckor. I den lokala trafiken är invånarna mest nöjda med att kollektivtrafiken finns samt med avståndet till hållplatserna eller stationen. I fjärrtrafiken uppskattas särskilt trafiksäkerheten. Man är nöjd med den tillgängliga informationen om kollektivtrafikens rutter, tidtabeller och priser både för den lokala trafiken och för fjärrtrafiken. Däremot har biljettpriserna orsakat missnöje både för lokala och för längre resesträckor.

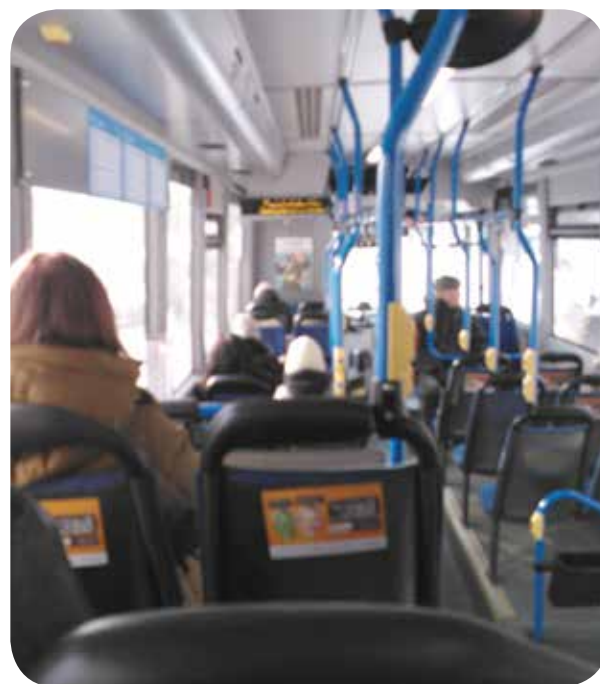
Inom området för ELY-centralen i Nyland genomfördes **kundenkäter** i samband med arbetet för att bestämma servicenivån år 2011. Enligt dessa enkäter skulle användningen av kollektivtrafiken öka om biljettpriserna sänktes kännbart, om tidtabellerna ändrades så att de på bättre sätt motsvarade resebehoven och om en gemensam biljett för olika trafikmedel infördes. Den viktigaste servicenivåfaktorn inom kollektivtrafiken anser man vara lämpliga tidtabeller, tillgänglig och tydlig information om tidtabeller och rutter via internet samt att trafiken är punktlig och tillförlitlig. Nästan alla som svarade på enkäten ansåg att det finns behov av att utveckla kollektivtrafiktjänsterna. Nästan samma enstämmighet rådde om att utvecklingen av kollektivtrafiktjänsterna av miljöskäl bör stödjas. Dessutom var cirka tre av fyra positiva till att stödja kollektivtrafiken med skattemedel i större utsträckning än för närvarande.

Insamlingen av **kundrespons** är viktig vid planeringen av väghållningen och trafiken. En rikstäckande kundtjänstcentral sköter den kundtjänst vid ELY-centralerna som hanterar trafikärenden. Kundtjänsten vägleder och ger råd i väg- och trafikfrågor samt tar emot respons och styr responsen till experter. Experterna vid ELY-centralen behandlar den respons som

stys till dem. Respons och åtgärdsförslag som berör väghållningsentreprenader behandlas regelmässigt tillsammans med entreprenören och i entreprenaderna genomförs eventuella korrigerande åtgärder.

Många åtgärdsförslag kommer till ELY-centralen i Nyland direkt från invånarna i området. I samarbetet med kommunerna och övriga intressegrupper lyfter man dessutom fram de behov som berör väghållningen, underhållet och utvecklingen samt anordnade av kollektivtrafik. Utifrån responsen från kunder och intressegrupper placeras åtgärdsförslag i **projektkorgar** och vidare ur dessa i planen för väghållning och underhåll inom finansieringsramarnas möjligheter. Projekten i planen för väghållningen och trafiken synkroniseras i samarbete med kommunerna och intressegrupperna i trafiksystemplaner som upprättas under ledning av landskapsförbunden och HRT.

Kommunerna och landskapsförbunden har gett sina utlåtanden om föregående väghållnings- och trafikplan samt för planen för landsvägarnas väghållning och underhåll 2012–2015. I utlåtandena framhålls de investeringsbehov som ELY-centralen inte har haft möjlighet att införa i sitt genomförandeprogram. Dessutom framhålls oron över de nuvarande trafikledernas skick och man förordar att tillräckliga anslag garanteras för väghållningen och underhållet. Man konstaterar att den finansiering som anslagits till upphandling av kollektivtrafiktjänster och biljettstöd är otillräcklig.



Samarbete för säkra, trygga och smidiga resor samt för en koldioxidneutral metropol

Trafiksystemarbete

Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid ELY-centralen i Nyland samarbetar med olika intressegrupper för att utveckla trafiksystemhelheten inom sitt område. Trafiksystemarbetet består av för olika aktörer gemensam planering, deltagande och åtgärdssamarbete med syfte att uppnå en total nytta av trafiksystemet.



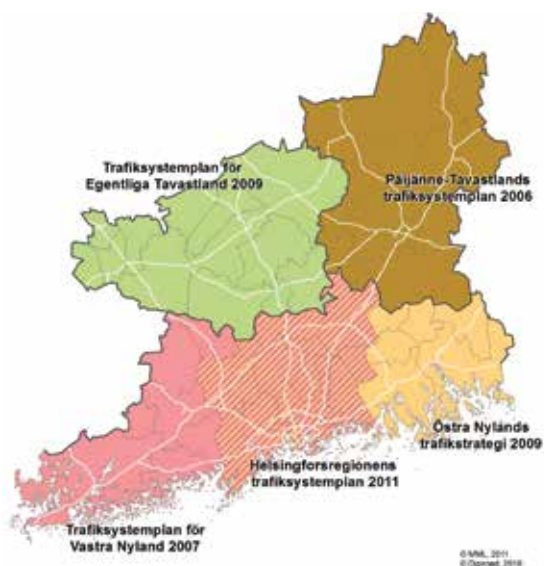
ELY-centralen i Nyland deltar i bl.a. planeringen av markanvändningen och utvecklingen av områden, trafiksäkerhetsarbetet, miljösamarbetet och i planeringen av gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, transporter och trafiktjänster.

I trafiksystemarbetet har man under den senaste tiden prioriterat beredskapen för och begränsningen av effekterna av klimatförändringen samt mobilitetsstyrningen. Dessa har lyfts fram som tyngdpunktsområden även i det strategiska resultatavtalet för ELY-centralen.

Trafiksystemplaneringen har etablerats vid upprättande av den strategiska planen, särskilt på stadsregion- och landskapsnivå. En viktig del av trafiksystemens planering och beslutsfattande sker internt i de enskilda kommunerna. Målsättningen är att i en process förena planeringen av markanvändningen inom landskapen och kommunerna samt trafiksystemplaneringen. Detta stöder även målet för området att ingå gemensamma avtal för markanvändning, boende och trafik (MBT) i syfte att genomföra trafiksystemplanerna. Följande utvecklingssteg är en ännu mer omfattande samordning av behoven inom markanvändning, boende, trafik, service och näringsliv (MBTSN) och utvecklingsplanerna.

Stegvis har man övergått till mer strategisk nivå i **landskapstäckande och övriga trafiksystemplaner inom området**. Man behandlar inte längre enbart utvecklingen av trafikinäten och trafiksystemet utan i målsättningarna och strategierna får utvecklingen av områdes- och samhällsstrukturer allt större vikt. Som riktlinje i alla trafiksystemplaner som upprättas vid ELY-centralen i Nyland ingår en samhällsstruktur som följer hållbar utveckling och därmed minskar olägenheterna i mobilitetsbehovet och trafiken. En mångsidig utveckling av den lätta trafiken och kollektivtrafiken samt tryggheten av basservicen i glesbygden återkommer i planerna. I planeringen i Helsingfors och övriga stadsregioner har utvecklingen av kollektivtrafiken fått särskild tyngd.

I riktlinjerna har tillgängligheten på kommunikationer och en förstärkning eller ett utnyttjande av en god trafikmässig ställning lyfts fram speciellt vid längre avstånd från huvudstadsregionen. Det underordnade vägnätets skick och trafikerbarhet dominerar i glesbygdens områdena både när det gäller resor till och från arbetet och transporter inom jord- och skogsbruket.



HLJ 2011

Den senaste planen för detta område är trafiksystemplanen för Helsingforsregionen, HLJ 2011. Tyngdpunktsområden vid beredningen av planen var trafiksystemets funktion, markanvändning och trafiksamordning samt begränsning av klimatförändringen. Riktlinjerna och åtgärderna i utvecklingsprogrammet HLJ 2011 är uppdelade i fem utvecklingsnivåer. I HLJ 2011 innebär detta att målet främst är att verka för minskade mobilitetsbehov och påverka transportmetodvalet samt att effektivisera användningen av det befintliga trafikinätet. I detta fall utnyttjas små kostnadseffektiva förbättringsåtgärder (KUHA) som ligger främst vid prioriteringen av infrastrukturprojekt i HLJ 2011.

KUHA-projekten stöder brett förutsättningarna för hållbar mobilitet i hela regionen. I den växande Helsingforsregionen behövs emellertid även stora investeringar. Ledningsgruppen för hanteringen av trafiken i Helsingforsregionen konkretiserar åtgärdshelheterna i HLJ 2011 som topprojekt vilka befrämjas genom samarbete mellan olika aktörer. I topprojekten ingår bl.a. utveckling av trafiksystemets lägesbild, hantering av rusningstrafik och störningar samt utveckling av aktuell passagerarinformation inom kollektivtrafiken.

Åtgärder som ELY-centralen i Nyland ansvarar för framkommer i ett flertal trafiksystemplaner. Spårprojekten har fått en ännu starkare roll i planerna, i synnerhet i huvudstadsregionen och längs stambanan. Huvudvägsprojekten behandlas i allmänhet enligt de utvecklingsutredningar som gjorts för dem, ofta så att förbättrad trafiksäkerhet framhålls som första etapp när projektet genomförs. I de väghållningsfunktioner som beskrivs i trafiksystemplanerna utnyttjas ELY-centralens egen programmering och egna prioriteringsverktyg (bl.a. projektkorgar).

I syfte att utveckla kollektivtrafiken föreslås ett stort antal åtgärder: utveckling av biljettsystemet, utveckling av terminaler och kvalitetskorrider, ombesörjande av infartsparkering, effektivisering av kollektivtrafiken och förmåner i kollektivtrafiken samt förbättring av passagerarinformation. Alla dessa är åtgärder som utvecklas i ett samarbete. Inga stora åtgärdsförslag har upptagits för inriktningen av trafikupphandlingen eller stöden till trafiken.

Inom ansvarsområdet för trafik vid ELY-centralen i Nyland inleds under år 2012 upprättandet av landskaps-specifika trafiksystemplaner både för regionen Egentliga Tavastland och för regionen Päijänne-Tavastland. Även för regionen Västra Nyland är målsättningen att uppdatera trafiksystemplanerna. Landskapsförbunden har ledningsansvaret för dessa planer. ELY-centralen i Nyland deltar i planerna både med expertis och genom finansiering.

Servicenivån i kollektivtrafiken

Under år 2011 har man arbetat med att fastställa servicenivån i kollektivtrafiken inom alla behöriga myndigheter. Hittills har behandlingen av målen för servicenivån inom kollektivtrafiken inte ingått i trafiksystemplanerna. Trafiksystemplanerna beskriver kollektivtrafikens infrastruktur, finansiering och andra behov i anslutning till utvecklingen. I kollektivtrafikplanerna har dessa konkretiserats till linjenät och trafikhelheter. Genom att införa servicenivåmål i trafiksystemplaneringen kan man styra resurserna så tydligt och effektivt som möjligt med tanke på finansiering och åtgärder.

Taxitillstånd

Målsättningen med lagen om taxitrafik är att trygga tillgången på taxitjänster av hög kvalitet dygnet runt inom hela landet. I detta syfte fastställer ELY-centralerna årligen det maximala antalet taxitillstånd för varje kommun inom respektive centrals verksamhetsområde

för vanliga och tillgängliga personbilar. Ett rikstäckande taxinät ingår i den övriga kollektiva trafiken. Betydelsen är särskilt viktig i glesbygden förutom för att tillhandahålla färdtjänst-, elev- och handikapptjänsttransporter även för att sköta trafiken under tysta perioder. ELY-centralen i Nyland fastställer det maximala antalet taxitillstånd för kommunerna inom sitt verksamhetsområde på en sådan nivå att de inte begränsar tillgången på taxitjänster och inte heller försämrar servicekvaliteten. I kvoten beaktas per kommun bl.a. viktiga faktorer som påverkar befolkningsutvecklingen samt omfattningen och nivån på kollektivtrafiken i respektive kommun. I detta avseende ingår fastställandet av taxikvoter i ELY-centralens övriga trafiksystemplanering.

Landskapsplaner

Inom **Nylands** förbund pågår en sammanslagning och reform av landskapsplanen för hela landskapet. Det omfattande metropolområdet granskas som en helhet. Konkurrenskraften i området kräver att intressegrupperna har gemensamma intentioner vid utvecklingen av regionstrukturen och det trafiksystem som stöder strukturen.

I **Päijänne-Tavastland** inleddes ett landskapsplansarbete sommaren 2010. När denna totallandskapsplan färdigställs kommer den att ersätta den första landskapsplanen för Päijänne-Tavastland som fastställdes år 2008. I arbetet med beredningen av den nya landskapsplanen kommer man att fokusera särskilt på ansvarsfulla region- och samhällsstrukturlösningar. Trafiksystemplanen för regionen upprättas i nära samarbete med landskapsplaneringen. I planen fastställs den servicenivå som önskas för trafiksystemet i landskapet samt metoder för att uppnå denna nivå. I servicenivåtankearbetet används ett mer omfattande urval av metoder än i den traditionella trafikplaneringen för att uppnå målen och man försöker hitta grunder för prioritering av åtgärderna.

Trafiksystemplanen och landskapsplanen är metoder för samordning av behoven inom markanvändning, boende, trafik, service och näringsliv (MBTSN). Planering av trafiksystemen används för att tillgodose dessa behov. Samtidigt stimuleras planering av markanvändning, boende, service och näringsliv som minskar trafiken och dess olägenheter.

Den första landskapsplanen som upprättades för **Egentliga Tavastland** vann laga kraft år 2007. Nu bereds en etapplandskapsplan i Egentliga Tavastland i anslutning till samhällsbyggandet.

Målsättningen är trygg mobilitet

Ett viktigt mål för den väghållning ELY-centralen i Nyland svarar för är att förbättra trafiksäkerheten. Enligt säkerhetsplanen för den rikstäckande vägtrafiken ska antalet omkomna i trafiken halveras och de olyckor som leder till kroppsskador minskas med en fjärdedel före utgången av år 2020. Förändringarna i markanvändningen och trafikvolymernas ökning samt den knapphändiga finansieringen från staten utgör stora utmaningar för uppnåendet av detta mål.

Verksamheten vid ELY-centralen befrämjar trafiksäkerheten brett. Trafiksäkerhetsaspekten är central såväl vid styrningen av planläggningen och i planeringen av trafiksystemet som i den projektrelaterade planeringen. Trafiksäkerheten styr den dagliga driften av vägnätet, vägnätets skick och valet av investeringar.



Trafiksäkerhetsåtgärderna under planeringsperioden är bl.a. åtgärder med syfte att sänka körhastigheterna, förbättring av säkerheten i vägkantsmiljön och förbättring av landsvägarnas anslutningar samt förbättring av förutsättningarna för användning av gång-, cykel-, moped- och kollektivtrafik.

Utvecklingen av landsvägssäkerheten i området för ELY-centralen i Nyland

Olycksrisken på landsvägarna i det område som ELY-centralen i Nyland svarar för är mindre än genomsnittet för hela landet. Jämfört med övriga ELY-centraller inträffar emellertid flest antal olyckor som leder till kroppsskador i området beroende på den stora trafikvolymen. Risken för att råka ut för en trafikolycka har minskat under 2000-talet men det ökade trafikarbetet har lett till att antalet olyckor har minskat endast i liten utsträckning.

Olyckorna med kroppsskador på landsvägarna minskade inte år 2011 jämfört med år 2010. Antalet dödsfall i trafiken ökade från föregående år. Fortsättningsvis inträffade enskilda singel-, påkörnings- och korsningsolyckor samt lätttrafikolyckor mest. En oroande trend under 2000-talet är den betydande ökningen av mopedolyckor.

De flesta dödsfallen sker vid singelolyckor och frontalkollisioner. Vid de motorfordonsolyckor som har lett till dödsfall har i över hälften av fallen riskfaktorn utgjorts av betydande fortkörning, berusningsmedel, läkemedel, självdestruktivt eller likgiltigt sinnestillstånd eller en påtagligt försämrad körhälsa.

Trafiksäkerhetsplanerna förnyas

Den trafiksäkerhetsplan som ELY-centralen upprättar år 2012 kommer att styra organiseringen och prioriteringarna i trafiksäkerhetsarbetet vid ELY-centralen. I planen samordnas riktlinjerna i den nationella planen och särdragen i Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland. Dessutom innehåller planen konkreta åtgärder för att uppnå de ställda målen. I planen beskrivs även en modell för verkställandet av det regionala samarbetet.

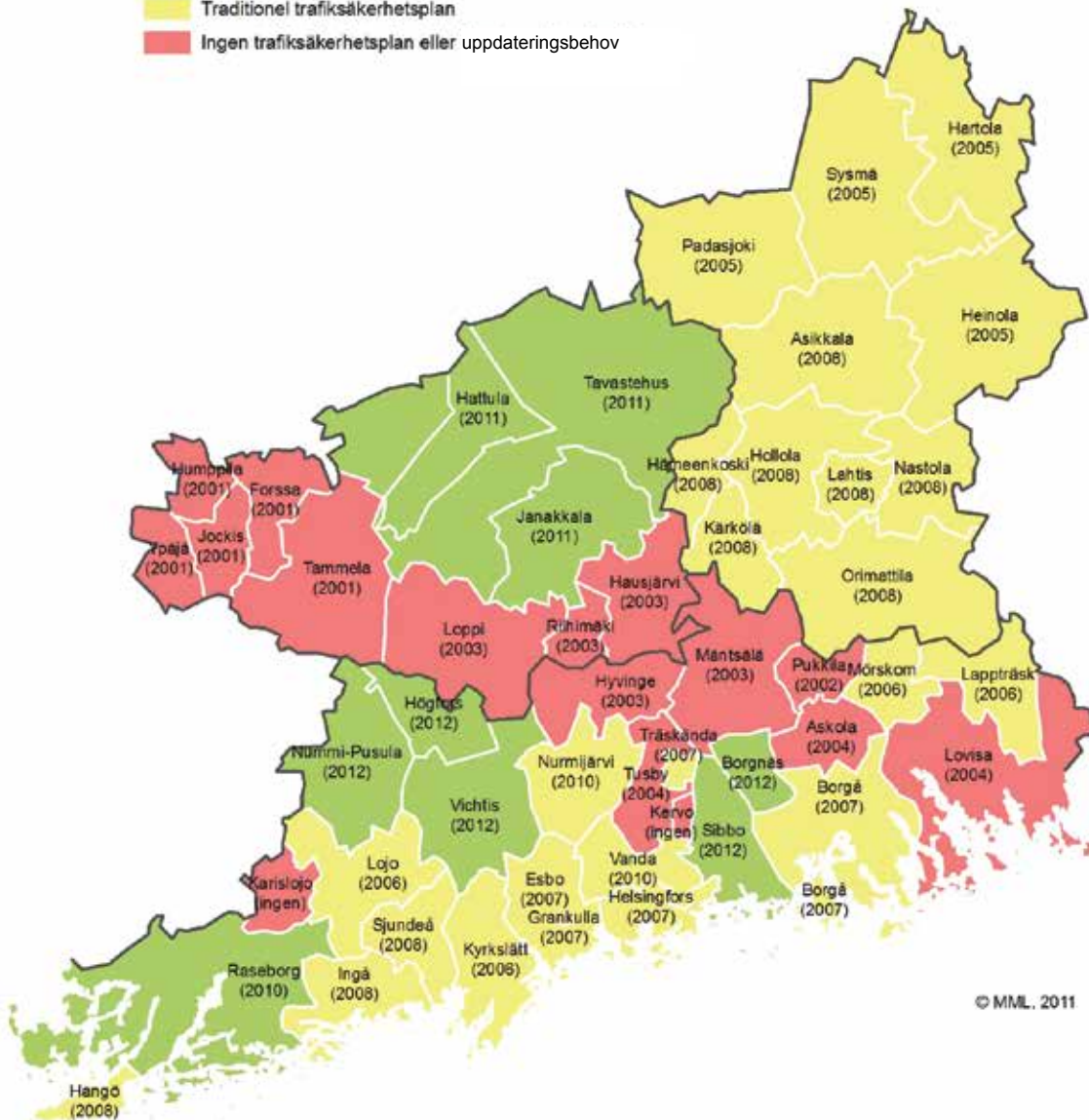
I genomsnitt två regionala trafiksäkerhetsplaner som täcker flera kommuner kommer att upprättas årligen på samma sätt som tidigare. Huvudvikten i planerna ligger på små trafiksäkerhetsåtgärder (t.ex. skyddsvägar och förbättring av dessa, farthinder, röjning av frisktomsområden) och justering av hastighetsbegränsningarna, aktivering av trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna samt ännu intensivare än tidigare även en ökning av tankesätten och åtgärderna för att uppnå en trafiksystemnivå som främjar hållbar mobilitet. Dessutom uppmärksammas i högre grad än tidigare mopedtrafiken (bl.a. rutter, körbeteende och trafikmängder) och förebyggandet av mopedolyckor. ELY-centralens princip är att genomföra små åtgärder enligt en regional trafiksäkerhetsplan direkt när planen har färdigställts.



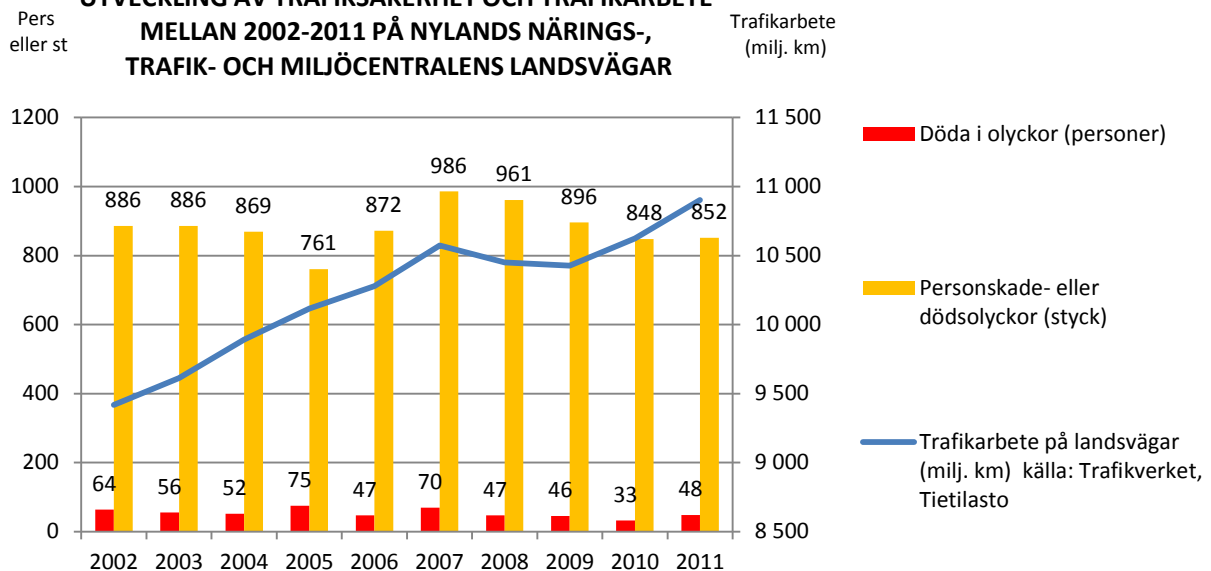
Trafiksäkerhetsplanernas läge i början av år 2012

Trafiksäkerhetsplaner

- Plan för hållbar och säker mobilitet
- Traditionel trafiksäkerhetsplan
- Ingen trafiksäkerhetsplan eller uppdateringsbehov



UTVECKLING AV TRAFIKSÄKERHET OCH TRAFIKARBETE MELLAN 2002-2011 PÅ NYLANDS NÄRINGS-, TRAFIK- OCH MILJÖCENTRALENS LANDSVÄGAR



Mot nya sätt att ordna kollektivtrafiken

I ett beslut i december 2011 fastställde ELY-centralen i Nyland **servicenivån i kollektivtrafiken** inom sitt område för åren 2012–2016. För första gången fastställdes servicenivån i denna form som bygger på kollektivtrafiklagen. Beslutet föregicks av ett arbete med att bestämma servicenivån som genomfördes i ett brett samarbete. Servicenivån definierades och fastställdes för utvalda förbindelseleder på tre nivåer: by – kommuncentrum, kommuncentrum – kommuncentrum och kommuncentrum – landskapscentrum. Förbindelsesträckorna klassificerades enligt den nationella rekommendationen i fem servicenivåklasser som bygger på mängd- och kvalitetskriterier.



Den fastställda servicenivån beskriver målläget för den nivå på kollektivtrafiktjänsten som eftersträvas.

Förutom ELY-centralen har även övriga behöriga myndigheter fastställt servicenivån i kollektivtrafiken. HRT, myndigheten i Lahtisregionen, myndigheten i Tavastehusregionen samt Hyvinge och Riihimäki fastställde servicenivån inom sitt eget område. Dessutom påverkas

servicenivån i kollektivtrafiken för invånarna i ELY-centralens område av den målservicenivå för fjärtrafiken som kommunikationsministeriet har fastställt samt av de servicenivåer som andra ELY-centraler som gränsar till området för ELY-centralen i Nyland har fastställt.

Servicenivåarbetet är en process och den fortsätter med en planeringsperiod. De fastställda servicenivåerna styr verksamheten vid ELY-centralen, kommunikationsministeriet och kommunerna samt upphandlingen av kollektivtrafiktjänster. ELY-centralen befrämjar verkställandet av den fastställda servicenivån genom att bevilja kommunerna statsstöd för upprätthållandet av kollektivtrafiktjänster, för prisavdrag på biljetter och för utveckling. Dessutom köper ELY-centralen kollektivtrafik på basservicenivå mellan kommuncentra som befrämjar realiseringen av servicenivån. Inom stadsregionerna ligger finansieringens tyngdpunkt i prisavdragen på biljetter och inköp av tjänster som befrämjar användningen av kollektivtrafik. Väsentligt för landsbygden är att trygga basservicen för mobilitet genom att köpa kompletterande trafiktjänster. Förverkligandet av servicenivån följs upp enligt Trafikverkets anvisningar.

Servicenivåklassificeringen (tabell) stödjer och styr även åtgärderna för utveckling av kollektivtrafikens infrastruktur. För varje klass har kvalitetsfaktorer fastställts, bl.a. sådana som berör infrastrukturen.

Beskrivning av servicenivåklasserna (se kartbilagan)	
Konkurrenskraftig nivå	Kollektivtrafik på den konkurrenskraftiga nivån är ett verkligt alternativ till användning av personbilar.
Attraktiv nivå	Kollektivtrafiken på den attraktiva nivån är ett användbart alternativ till användning av personbil.
Medelnivå	Kollektivtrafik på medelnivån erbjuder resealternativ till de dagliga destinationerna.
Basservicenivå	Basservicenivån erbjuder användbara kollektivtrafikförbindelser för resor till arbete, skolor, studier och serviceärenden.
Miniminivå	På miniminivån erbjuder kollektivtrafiken bara nödvändiga basförbindelser.
Lagstadgad nivå	Lagstadgad nivå innebär en situation då kommunen endast ordnar de skoltransporter och övriga persontransporter från området som lagen kräver.



Modeller för organisering av trafik enligt den nya kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagstiftningen i Finland reformerades i slutet av år 2009 när EU:s trafikavtalsförordning och den överensstämmande nya kollektivtrafiklagen i Finland (13.11.2009/869) trädde i kraft. Detta inledde en tio års övergångstid under vilken en övergång till nya modeller för organiseringen av trafiken sker. Den första förändringen inträffade när lagen trädde i kraft och man övergick från det gamla tillståndsbaserade systemet till en avtalsbaserad modell och linjetrafiktillstånden enligt den tidigare lagstiftningen ändrades till avtal för övergångstiden.

Syftet med **avtalen för övergångstiden** är att trygga bevarandet av servicenivån inom kollektivtrafiken under övergångstiden. I området för ELY-centralen i Nyland löper avtalen ut varierande mellan år 2014 och 2019 (kartbilaga). Över hälften av avtalen för övergångstiden mellan trafikidkarna och ELY-centralen löper ut under planeringsperioden. Motiverade ändringar i tidtabeller och ruttor införs i avtalen för övergångstiden med målsättningen att i första hand uppfylla passagerarnas behov. Det är även möjligt att lägga ned olönsamma turer.

Under planeringsperioden fattar myndigheterna beslut om hur kollektivtrafiktjänsterna ska ordnas efter övergångstiden: **på marknadsvillkor eller enligt trafikavtalsförordningen**. I båda huvudalternativen bygger organiseringen av kollektivtrafiken på bestämmande av servicenivån. Volymen och kvaliteten på den servicenivå som realiserats begränsas emellertid av statens knappa finansiering av kollektivtrafiken.

Om en behörig myndighet anser att tillräcklig servicenivå kan uppnås när trafikeringsavtalet för övergångstiden löper ut utan att myndigheten ingriper i organiseringen av trafiken och en reglering av trafiken av andra skäl inte är nödvändig kan kollektivtrafiken ordnas rent **på marknadsvillkor**. Vid trafik på marknadsvillkor beviljar den behöriga myndigheten efter ansökan trafikidkarna tillstånd att bedriva linjebaserad trafik. Bestämmandet av servicenivån ger inriktning för ansökningarna från trafikidkarna och utgör samtidigt ett kriterium för beviljandet av tillstånd att bedriva linjebaserad trafik. Ett tillstånd för linjebaserad trafik kan beviljas redan under övergångstiden.

Vid trafik på marknadsvillkor som bedrivs med tillstånd för linjebaserad trafik kan biljettstöd endast betalas

genom att tillämpa den **allmänna bestämmelsen** i trafikavtalsförordningen. I detta fall fastställs en pris skyldighet för trafiken, dvs. trafikidkarna är skyldiga att uppbära ett lägre pris av passagerarna än marknadspriset och trafikidkarna ersätts för det prisavdrag som passagerarna får. Den allmänna bestämmelsen är ett s.k. normbeslut som endast kan utfärdas enligt lag, förordning eller statsrådets beslut.

Trafik som bedrivs på marknadsvillkor kan kompletteras genom **tilläggsupphandlingar** enligt trafikavtalsförordningen.

Trafikavtalsförordningen måste följas när en behörig myndighet organiserar trafik som är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller förmånligare än trafik på marknadsvillkor. Behörig myndighet ska i praktiken fatta beslut om införande av trafikavtalsförordningen åtminstone två år innan trafiken inleds.

Med koncession avses rätt och skyldighet att bedriva allmän trafik inom en särskilt fastställd del av kollektivtrafiknätet. För detta får trafikidkaren ersättning i form av kundintäkter från resor och andra försäljningsintäkter samt dessutom ersättning enligt **koncessionsavtalet**. I koncessionsavtalet anges till vilket pris och enligt vilka villkor trafikidkaren åtar sig att ordna kollektivtrafik enligt den fastställda servicenivån. Trafikidkaren planerar och låter myndigheten godkänna den trafik som uppfyller servicenivån inklusive ruttor och tidtabeller. Koncessionsavtalet skiljer sig från ett inköpsavtal enligt upphandlingslagen bland annat genom att trafikidkaren i större utsträckning står för kostnads- och intäktsrisken samt planerings- och marknadsföringsansvaret än vid andra typer av avtal.

I **beställare-producentmodellen** beställer den behöriga myndigheten produktion av kollektivtrafiktjänster av trafikidkarna genom konkurrensutsättning. I bruttokostnadsmodellen svarar myndigheten för biljettintäktsrisken. I nettokostnadsmodellen svarar trafikidkaren för biljettintäktsrisken. Beställaren svarar i allmänhet för planeringen av ruttor och tidtabeller, biljettsystemet, marknadsföringen och informationen. Trafikidkaren svarar för planeringen av trafikproduktionen. Ett teoretiskt möjligt sätt att organisera kollektivtrafiken är även egen produktion av myndigheten där t.ex. ett kommunalt affärsverk producerar kollektivtrafiktjänsterna.

Gång- och cykeltrafik främjas

Våren 2011 publicerade kommunikationsministeriet **en nationell strategi för gång- och cykeltrafiken fram till år 2020**. Enligt strategin ska gång- och cykeltrafikens ställning förstärkas betydligt i trafiksystemet. Strategin siktar på att öka gång- och cykelresorna i stället för korta personbilsresor.



Främjandet av gång och cykling har traditionellt varit trafiksäkerhets- och infrastrukturbetonat. En betydande förändring i valet av resesätt kan emellertid inte uppnås enbart genom att bygga nya gång- och cykelleder. Det är också nödvändigt att påverka attityderna, höja kvaliteten på det befintliga nätverket av trafikleder och bygga en samhällsstruktur och ett servicenätverk som främjar gång- och cykeltrafik.

Genom att främja gång- och cykeltrafiken kan den dagliga trafikmiljön göras trivsammare, säkrare och hälsosammare. För detta behövs en integrerad samhällsstruktur där bostäder, arbets- och studieplatser samt närtjänster ligger förhållandevis nära varandra. Genom att främjar gång- och cykeltrafiken kan koldioxidutsläppen från trafiksystemet minskas.

I syfte att verkställa strategin har Trafikverket utarbetat **en nationell åtgärdsplan för gång och cykling**. Vid utarbetandet av planen bedrevs omfattande växelverkan med kommuner, olika förvaltningsområden och andra samarbetspartners. Åtgärdsplanen som färdigställdes i början av år 2012 innehåller de gemensamma riktlinjerna för många parter med de viktigaste åtgärderna för främjandet av gång- och cykeltrafiken fram till år 2020.

ELY-centralen i Nyland har inlett upprättandet av en egen åtgärdsplan för gång- och cykeltrafiken. Syftet är att samla alla åtgärder, som är mycket olika, för främjandet i en plan och upprätta ett program för verkställandet av dessa under de närmaste åren och fram till år 2020. I de strategiska riktlinjerna för ELY-centralen i Nyland är inriktningen en koloxidneutral metropol. Dessa riktlinjer stöds på ett utmärkt sätt av åtgärdsprogrammet för gång- och cykeltrafik.

ELY-centralen i Nyland samarbetar nära med kommunerna vid planeringen av markanvändningen. De fak-

tiska möjligheterna att främja gång- och cykeltrafiken bestäms i mycket hög grad i detta skede.

Byggandet och underhållet av gång- och cykelvägar, anordnandet av infartsparkering för cyklister och upprättandet av en mobilitetsplan för den egna personalen är exempel på de åtgärder ELY-centralen i Nyland vidtar för att främja gång- och cykeltrafiken. Åtgärdsplanen från ELY-centralen i Nyland färdigställs våren 2012.

Många kommuner i området för ELY-centralen i Nyland utarbetar även egna planer för att främja gång- och cykeltrafiken. I området för 14 kommuner i Helsingforsregionen pågår bestämmandet av ett huvudcykelvägsnät och kvalitetskorridorer för cykeltrafik. Som ett viktigt mål parallellt med trafiksäkerheten har man lyft fram att cykelåkningen är enkel, smidig och bekväm. Vid de livligaste rutterna för arbetsresor bildas kvalitetskorridorer för cykeltrafik med en sommar- och vinterväghållning som är pålitlig och av hög kvalitet. Ett prioriterat åtgärdsprogram upprättas för nätets utvecklingsåtgärder.





ELY-centralen i Nyland

Investeringsprojekt under planeringsperioden 2013–2016

Nr på kartan	PROJEKTNAMN	Kostn. försl. milj. €	Kommunerna inom området för ELY-centralen i Nyland
Reglering av lätt trafik		8,8	
1	Sv 52 Västerby gc-väg och anslutning	1,2	Raseborg
2	Lv 1456 Vähänummi-Kellokoski gc-väg	1,3	Tusby, Träskända
3	Lv 178 (Valkomvägen), gc-väg mellan Petasvägen-Solviksvägen och Gamla Valkomvägen-Valkom etapp 1	1,5	Lovisa
4	Lv 120 Oikopolku underfart	0,4	Vichtis
5	Lv 170 Hangelby-Box gc-väg	1,2	Sibbo
6	Lv 313 Anianmetsä-Loukkuharju gc-väg	0,8	Asikkala
7	Lv 1131 Haapajärvi-Veikkola gc-väg	1,3	Kyrkslätt
8	Lv 3051 Parolannummentie-Männistöntie gc-väg	0,7	Hattula
9	Lv 2955 Trafiksäkerhetsregleringar vid Hälvälä skola	0,4	Hollola
Anslutningsobjekt		3,0	
10	Rv 12 Pälkäne-Hauho, anslutnings- och trafiksäkerhetsregleringar	1,5	Tavastehus, Pälkäne
11	Lv 143/lv 2830 rondell	0,4	Hyvinge
12	Lv 116 Svidjavägen/lv 1170 Bangatan anslutning	0,3	Lojo
inte på kartan	Förbättringsåtgärder vid små anslutningar	0,8	ELY-centralen i Nyland
Objekt där kommunernas/övriga intressegruppers finansieringsandel är betydande		15,2	
13	Lv 11679 Massby gc-väg	1,4	Sibbo
14	Lv 1130 Lappböle gc-väg, Brandstationen - lv 1131	1,8	Kyrkslätt
15	Lv 120 Förbättring av anslutningen vid Mariannevägen (Juvamalmen)	2,5	Esbo
16	Lv 11845 Pennala-Renkomäki gc-väg	1,9	Orimattila, Lahtis
17	Lv 170 Kullo-Ernestas gc-väg	3,2	Borgå
18	Lv 114 Ring II-Åboleden (Knektbro)	4,4	Esbo
Grundvattenprogram			
19	Rv 25 Lojo/Lojoås grundvattenskydd	4,6	Lojo
Små objekt för förbättrad trafiksäkerhet		5,2	
inte på kartan	Små trafiksäkerhetsobjekt 2013-2016	2,0	ELY-centralen i Nyland
inte på kartan	Små förbättringsobjekt i kollektivtrafiken 2013-2016	1,2	ELY-centralen i Nyland
inte på kartan	Förbättring av trafiksäkerheten i tätorter 2013-2016	1,0	ELY-centralen i Nyland
inte på kartan	Små infartsparkeringsobjekt 2013–2016, innehåller cykelparkering, byggande av infartsparkering, skyltning av infartsparkering	1,0	ELY-centralen i Nyland
Reparationer av strukturella skador, sättningar		4,9	
20	Sv 50 Reparation av norra infartsslätten vid Bobäck	3,5	Kyrkslätt
21	Rv 7 Reparation av träpålningen vid Granviks bro i Forsby	0,9	Borgå
22	Lv 186 Långvik	0,5	Karislojo
23	Lv 110 Alberga underfart	1,5	Esbo
Stora investeringar som inleds inom området för ELY-centralen i Nyland			
24	Förbättring av Ring I - Stensböle planskilda anslutning - Ring I mellan Esbogränsen och Vichtisvägen - Tavastehusleden, planskild anslutning, etapp 1	35,0	Helsingfors
25	E 18, Utveckling av Ring III - Förbättring av Flygstationsvägen - Förbättring sträckan mellan Lahtisleden och Borgåleden - Ring III - Borgå trafikkontrollsystem	110,0	Vanda
inte på kartan	Små kostnadseffektiva projekt inom metropolområdet * statens finansieringsandel enligt den trafikpolitiska redogörelsen under åren 2014 och 2015	15,0*	
inte på kartan	Kapacitetsökning på banavsnittet Helsingfors-Riihimäki	150,0	
inte på kartan	Riihimäki triangelspår	10,0	Riihimäki
inte på kartan	Funktionell förbättring av Helsingfors bangård	100,0	Helsingfors





Nivån på vinterväghållning bevaras oförändrad

Vägnätshållningen berör hela vägnätet och trafiken samt den omgivande markanvändningen. **Vinterväghållning, riktlinjer för verksamheten (2008)** styr vinterväghållningen inom landsvägsnätet. Målsättningen är att tillhandahålla möjligheter till fungerande och säkra transporter samt mobilitet även vintertid i hela landet och under dygnets alla timmar.



Den servicenivå som erbjuds trafiken planeras enligt vägens trafikmängd, väglass och trafikens karaktär med beaktande av viktiga kundbehov. Enligt dessa fastställs vägens vinterunderhållsklass och de kvalitetskrav som beskriver underhållets kvalitetsnivå.

ELY-centralen fastställer vinterunderhållsklasserna enligt nationella anvisningar och riktlinjer. Vid områdets gränser säkerställs att underhållsklasserna överensstämmer. Inga väsentliga förändringar sker i vinterunderhållsklasserna inför regionentreprenadsåsongen som börjar 1.10.2012.

Majoriteten av den kritiska kundresponsen gäller väghållningen eller problem som åtgärdas med driftåtgärder. Nivån på vinterväghållningen har höjts under de senaste åren. Den viktigaste skillnaden jämfört med tidigare krav är en övergång till enhetliga kvalitetskrav oberoende av tiden på dygnet. Förändringarna har redan införts på huvudvägarna. Inom det övriga vägnätet införs förändringarna senast år 2017 i den takt som entreprenaderna upphandlas.

Kvalitetskrav och kundnöjdhet

I områdesentreprenaderna för väghållningen har riktlinjerna för verksamheten preciserats i separata, detaljerade kvalitetskrav som bestämmer målnivån för bland annat snöröjningen och halkbekämpningen samt anger tidsgränserna för inledningen av underhållsåtgärden. ELY-centralen har fastställt mer detaljerade krav än de nationella riktlinjerna t.ex. för halkbekämpningen på vägar med rusningstrafik och halkbekämpning vid problemväglag på vägar som utnyttjas för skoltransporter. På grund av kundernas speciella krav har vägsträckans underhållsmetod och kvalitet ändrats utan att underhållsklassen har ändrats. Behovet vid speciella objekt granskas i samband med förnyad upphandling av entreprenaderna. I specialfall är detta även möjligt vid andra tidpunkter.

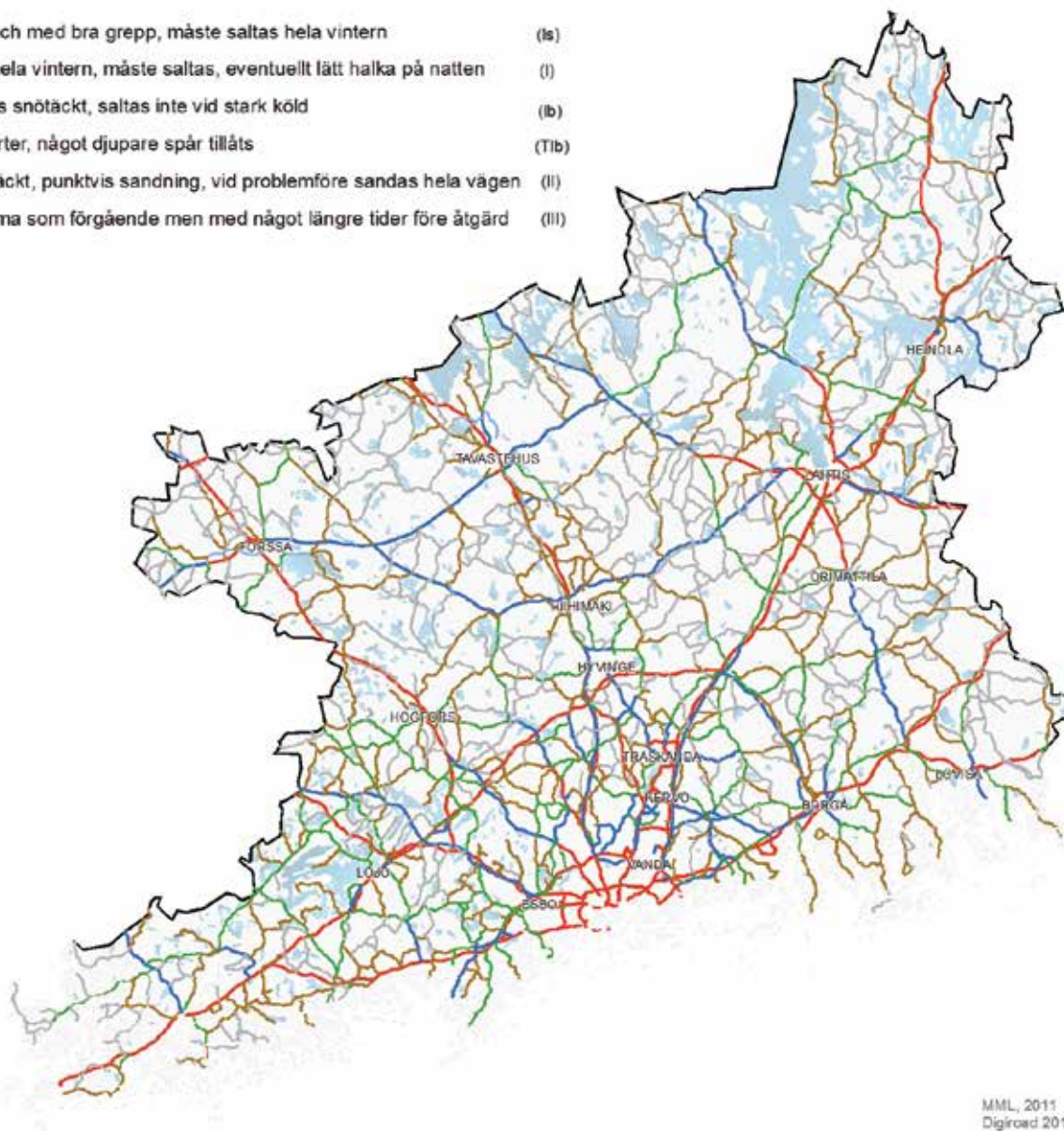
Man försöker minska de miljöolägenheter som det salt som används vid halkbekämpningen orsakar. I områdesentreprenaderna har den maximala mängd salt som får användas fastställts. Entreprenören bötfälls om mängden överskrider. Inom grundvattenområden och på parallellvägar till motorvägarna har saltningen reducerats. Trafikmärken varnar för reducerad saltning.

Effekten av vinterunderhållet på människornas rörlighet är som helhet sett stor. Vägtrafikanterna var nöjda med vinterväghållningen särskilt på huvudvägarna enligt enkäten år 2011. Sporadiska problem uppstår även i fortsättningen på gles trafikerede vägnät särskilt vid tung trafik. I närheten av tätorterna bevaras förhållanden för resorna till arbetet på nuvarande goda nivå. Servicenivån vid väghållningen är oförändrad för den lätta trafiken och kollektivtrafiken.



Vinterväghållning på landsvägar från och med 1.10.2012

- Bar och med bra grepp, måste saltas hela vintern (Is)
- Bar hela vintern, måste saltas, eventuellt lätt halka på natten (I)
- Delvis snötäckt, saltas inte vid stark köld (Ib)
- I tätorter, något djupare spår tillåts (TIb)
- Snötäckt, punktvis sandning, vid problemföre sandas hela vägen (II)
- Samma som förgående men med något längre tider före åtgärd (III)



MML, 2011
Digiroad 2010

Vägbolagen svarar för de byggda vägarna i form av livscykelprojekt

Inom verksamhetsområdet för ELY-centralen i Nyland finns motorvägar som har byggts i form av efterfinansierings- eller livscykelprojekt. Vägbolagen har det totala ansvaret för finansieringen, byggandet och underhållet av dessa vägar.

Den första efterfinansieringsvägen i Finland var **riksväg 4 mellan Träskända och Lahtis** som öppnades år 1999. **Den förlängdes senare till Heinola.** Ansvaret för vägen överförs i slutet av augusti 2012 från Nelostie Oy till staten. Därefter upphandlar ELY-centralen vägunderhållet på normalt sätt i form av områdesentreprenad.

Vägbolaget Ykköstie Oy ansvarar för **vägsträckan Muurla–Lojo av E18 (riksväg 1)** som öppnades år 2009 fram till år 2029.

Under senare delen av år 2011 inleddes ombyggnaden av **vägsträckan Forsby–Kotka av E18 (riksväg 7)** till motorväg. Samtidigt övergår väghållningen av den befintliga riksväg 7 till vägbolaget Valtatie 7 Oy som bygger motorvägen. Motorvägen öppnas i sin helhet för trafik år 2014. Avtalsperioden för underhållet och finansieringen av vägen löper fram till år 2026.

Beläggnings skick på livligt trafikerade vägar säkras

Underhållet av beläggningar styrs av nationella riktlinjer (Päällysteiden ylläpidon toimintalinjat, 2006) styr underhållet av beläggningar. Det belagda vägnätet har per förbindelsesträcka delats upp i underhållsklasser enligt trafikmängd och den funktionella klassen för vägen samt enligt annan information som beskriver de lokala trafikbehoven. Målsättningen är att skicket på de belagda vägarna ska uppnå samma målnivå per underhållsklass över hela landet. Beläggningsåtgärderna styrs även av tillgången på finansiering.



Den nationella riktlinjen är att skicket på beläggningen på de livligt trafikerade vägarna ska säkerställas på nuvarande nivå medan skicket på glest trafikerade vägar kan anpassas efter den finansiering som står till förfogande.

De ovan angivna riktlinjerna vid ELY-centralen i Nyland innebär att beläggnings skick blir något bättre på livligt trafikerade vägar och något sämre på glest trafikerade vägar.

Vägskicket mäts enligt spår, beläggnings jämnhet, skador och vägens bärighet. Skicket på de belagda vägarna är som helhet sett rätt bra. Cirka 5 procent av det belagda vägnätet inom området för ELY-centralen i Nyland är i dåligt skick.

Beläggningar och vägstrukturer underhålls på många olika sätt

Genom **lagning av beläggningen repareras** skador som äventyrar och tydligt stör trafiken, t.ex. hål, sprickor och tjälskott. Hål som är farliga för trafiken tillåts inte och skador som väsentligt stör körkomforten repareras inom 1–2 veckor. Innan vägen repareras varnas trafiken med trafikmärken.

De objekt som kräver **förbättring av vägkonstruktionen** granskas årligen. Konstruktionsförbättringar genomförs i angelägenhetsordning enligt vägnätets skick och trafikmängderna. Konstruktionsförbättringar av belagda vägsträckor utförs årligen för 5–10 objekt. Med nuvarande finansieringsnivå är det inte möjligt att genomföra dyrare åtgärder, t.ex. att räta ut vägar. Dessutom istandsätts årligen 1–2 grusvägar som

grusvägar och enstaka grusvägar med livlig trafik blir belagda vägar.

En särskild utmaning i vägstrukturen är att reparera sättningar med rasrisk. Flera tiotals objekt följs upp där sättningar förekommer i vägen och det till och med finns risk för ras på lång sikt. Ofta korrigeras sättningen genom att använda beläggning som förstahjälpsåtgärd. Reparationen av den faktiska strukturen utförs senare. Ett flertal av dessa objekt har anlagts på träpålar. När pålningen når slutet av sin livslängd byggs vägen i praktiken på nytt på armerade betongpålar eller på pålplatta.

Istandsättningsbehovet för **lättrafikleder** bedöms enligt skick, bedömd användning, läge och kundrespons. Istandsättningsåtgärderna för lättrafikleder inriktas på de viktigaste lederna som används för resor till arbetet och av skolelever. Skicket hos lättrafiklederna bevaras på en nivå som tryggar mobiliteten, säkerheten och framkomligheten.

Beläggningar förnyas särskilt på livligt trafikerade huvudvägar. År 2011 belades totalt cirka 500 kilometer väg. Cirka 40 kilometer vägstruktur rustades upp. Dessutom belades cirka 20 km ramper och cirka 20 kilometer lättrafikleder.

ELY-centralen har upprättat en redogörelse över de objekt där däckbullen från trafiken kan reduceras genom valet av beläggningstyp. Objektens totala längd är cirka 100 kilometer. Objekten beläggs med s.k. tyst beläggning i den ordning de förekommer i beläggningsprogrammet. Cirka 25 kilometer väg har

Nyckeltal för vägnätet inom området för ELY-centralen i Nyland	
Belagt vägnät	7 200 km (79 % av områdets vägnät)
Livligt trafikerat vägnät (i genomsnitt över 3 000 fordon/dygn)	3 500 km (49 % av det belagda vägnätet i området)
Ramper	500 km
Lättrafikleder	1 000 km

Arbetsplatsernas höga kvalitetskrav och information minskar de olägenheter som trafikanterna upplever

Vägarbetsplatserna är en oundviklig del vid underhållet och förbättringen av vägar. ELY-centralen gör sitt bästa för att trafiken, inklusive gång- och cykeltrafiken, ska vara så trygg och smidig som möjligt vid arbetsplatserna. ELY-centralen ålägger de entreprenörer som arbetar med vägen att säkerställa vägtrafikanternas och de anställdas säkerhet samt att minimera de olägenheter arbetet medför för trafikanterna.

Särskilt höga krav ställs på trafikregleringarna vid vägarbetsplatserna på infarterna till Helsingfors och ringvägarna eftersom trafiken har nått övre gränsen för dessa leders kapacitet. De stora trafikmängderna gör vägarna störningskänsliga. Information om arbetena ges på förhand bl.a. via webben och i pressen.



Vägar med den glesaste trafiken underhålls som grusvägar

Av landsvägarna inom området för ELY-centralen i Nyland är cirka 1 900 kilometer (21 %) grusvägar. Genom driften och underhållet av grusvägarna påverkas vägytans skick och det strukturella skicket. Kriterierna för väghållningens kvalitet och vägens framkomlighet är beroende av grusvägsklassen. Det finns tre grusvägsklasser. Vid klassificeringen beaktas vägens trafikmängd, kundbehoven och vägens betydelse i förhållande till andra vägar med liten trafik.

Grusvägarnas ytskick består av vägens jämnhet, dammighet och ytans fasthet. På var och en av dessa ställs ett separat kvalitetskrav.

Typiska problem som orsakas av grusvägarnas strukturella brister är djupgående tjälskador, ytliga tjälskador och bärighetsproblem. Djupgående tjälskador förekommer på våren och delvis även på hösten. Under varma och regniga höstar och milda vintrar uppträder särskilt ytliga tjälskador. Skadorna på vägarna reduceras genom att begränsa den tunga trafiken med viktbegränsningar. På detta sätt tryggas framkomliga vägar för nödvändiga transporter, t.ex. utryckningsfordon, bussar i linjetrafik och transporter av mjölk och slaktdjur.

Läget för grusvägarnas strukturella skick anges i vägens utsatthet för viktbegränsningar enligt anslutningssträcka. Viktbegränsningar tillåts i regel inte för livligt trafikerade grusvägar och stamrutter i vägnätet. För gles trafikerade grusvägar elimineras hotet om viktbegränsning på de viktigaste rutterna där tung trafik förekommer.

Reparationer som gäller det strukturella skicket genomförs så att hotet om viktbegränsning systematiskt kan elimineras enligt anslutningssträcka. Mängden viktbegränsningar på grund av tjälskador i området för ELY-centralen i Nyland har varierat mellan 0–140 kilometer under åren 2007–2011. Antalet vägar med viktbegränsning har varierat mellan 0–23 per år.

När dygnstrafikmängden på en grusväg överstiger 200 fordon övervägs beläggning av vägen. De vägar vars dygnstrafik överstiger 300 fordon är primära beläggningsobjekt. I någon mån beläggs även objekt så att inledningen av en grusväg beläggs från en större väg så att den nya beläggningen sträcker sig genom en bymässig bebyggelse eller till ett enskilt objekt som ger upphov till större trafik.

Skicket på trafikmiljön och utrustningen påverkar trafiksäkerheten och trivselen

Enligt kundrespons riktad till ELY-centralen upplever man i allmänhet att de frågor som berör trafikmiljön är viktiga.

Trafikmiljön och vägutrustningen sköts genom områdesentreprenader enligt planerna för drift av grönområden och produktkort för driften samt enligt arbetsspecifika preciseringar. Uppgiftsområdet är omfattande och mångsidigt.

Med drift av trafikmiljön avses t.ex. slagning av gräs på vägkanterna, slyröjning, reparation av räcken, rengöring av rastplatser och hållplatsskydd.

Det är nödvändigt att välja vid underhållet av utrustning

Vägutrustningen är en viktig del av vägegendomen och en grundförutsättning för en fungerande och säker trafik. Den primära principen vid driften och underhållet av utrustningen är att säkerställa en trygg trafik inom vägnätet.



Servicenivån på utrustning är beroende av finansieringsnivån. En särskild utmaning är den funktionsmässiga åldringen hos den befintliga utrustningen i förhållande till dagens krav. Syftet är att genom drift och underhåll av utrustningen bevara vägarnas nuvarande servicenivå.

Till utrustningen hör t.ex. vägtrummor, vägbelysning, räcken, trafikmärken, hållplatsskydd, pumpverk, viltstängsel, bullerskydd, trafikljus och trafikledningssystem.

Vid ELY-centralen i Nyland har man under årens lopp granskat **vägtrummor** i dålig skick och upprättat en plan för utbyte av dessa.

Årligen saneras några kilometer **vägbelysning** inom området för ELY-centralen i Nyland. I samband med saneringen undersöks möjligheterna till armaturspecifik styrning. Saneringsprojekten under de närmaste åren innehåller även utbyte av alla kvicksilverlampor och borttagning av belysning vid portaler. När belysningen tas bort byts även vägtavlorna vid portalerna ut mot skyltar med bättre reflektion.

Räcken vid huvudvägar istandsätts, förnyas och kompletteras systematiskt. Räcken vid livligt trafikerade vägar har en betydande effekt på trafiksäkerheten.

Samarbetet med polisen behöver utökas för att reparationskostnaderna för påkörda räcken ska kunna hänföras till dem som orsakar skadan, särskilt på de livligt trafikerade lederna i huvudstadsregionen.

Under de senaste åren har inte **viltstängslen** rustats upp enligt behoven. Under planeringsperioden riktas en viss finansiering till underhållet av viltstängsel. Upprustningen av befintliga **bullerväggar** börjar även bli aktuell.

Spärrbommar och pumpverk byggs om så att de blir elektriska och fjärrövervakade. Pumpverkens medelålder är cirka 30–40 år och utbytesbehovet är 1–2 pumpverk per år.

Det finns cirka 60 000 **trafikmärken** på landsvägarna i området för ELY-centralen i Nyland. Trafikmärkena byts ut vid behov och detta ingår i områdesentreprenaderna för drift.

ELY-centralen i Nyland har driftansvaret för fem tunnelstyrssystem, två **trafikledningssystem** för öppna delar och ett resetidssystem i huvudstadsregionen. Under de närmaste åren kommer trafikljusen och deras centrala system att behöva bytas ut.

Skicket på hållplatsskydden har försämrats och en betydande tilläggsinsats skulle behövas under de närmaste åren för att byta ut dem. För närvarande byts endast de skydd som är i sämst skick vid de livligaste hållplatserna ut enligt plan och vid de tystare hållplatserna har hållplatsskydd i dåligt skick till och med tagits bort. Hållplatsskydden utsätts för stor skadegörelse och i driftentreprenaderna måste tiotals hållplatsskydd repareras och bytas ut årligen. På grund av de höga kostnaderna är riktlinjen nu vid ELY-centralen i Nyland att hållplatsskydd som under en kort period förstörs flera gånger i rad ska tas bort vid objektet under en viss tid.



Underhåll av broar är ett tyngdpunktsområde

ELY-centralen i Nyland ansvarar för cirka 3 000 broar. Uppgiften för driften och underhållet av broar är att säkerställa trafiksäkerheten, bärigheten och funktionen hos broarna. Målsättningen är också att utseendet på broarna ska bevaras så att de är snygga och anpassade till miljön.



Broar är dyrbara och kritiska specialkonstruktioner och nödvändiga reparationer säkerställs även med knappa resurser.

Genom årligen återkommande broinspektioner säkerställs att inga skador som orsakar omedelbar trafiksäkerhetsfara har uppstått på broarna. Skicket på broarna följs upp genom allmänna kontroller som utförs var femte år. Broarna undersöks även genom specialkontroller (20–40 broar per år). På broar över vattendrag utförs vid behov dykkontroller.

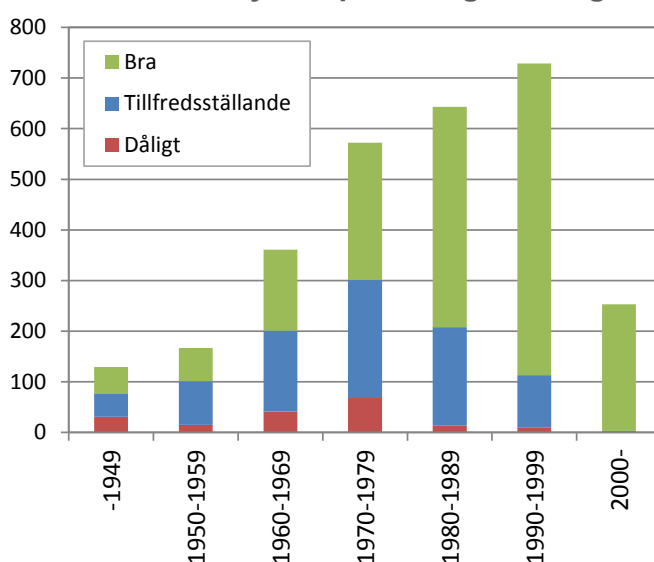
Skicket på broarna beskrivs genom en konditionsklassificering i fem steg (1 ytterst dålig – 5 synnerligen bra). I början av år 2012 fanns i området för ELY-centralen i Nyland totalt 178 broar i konditionsklass 1 (ytterst dålig) och 2 (dålig). Av dessa var 21 viktbegränsade. Cirka en fjärdedel av broarna tillhörde konditionsklass 3 (tillfredsställande). En betydande del av dessa förväntas försämrats till konditionsklass 2 eller 1 under de närmaste åren. Dessutom har ett flertal av broarna vid livligt trafikerade vägar i verksamhetsområdet uppnått åldern för grundläggande reparation. Antalet sådana broar är stort och som reparationsobjekt är de ytterst krävande på grund av den stora trafikmängden.

ELY-centralen har ett reparationsprogram för broar och bryggor som kompletteras årligen. Broar införs i reparationsprogrammet främst på grund av bristande skick. Årligen repareras eller förnyas cirka 35–40 broar. Förutom genom förnyelser och grundläggande reparationer eftersträvas en minimering av de olägenheter som orsakas vägtrafikanterna på grund av broars bristande skick genom underhållsreparationer. Underhållsreparationer utförs på cirka hundra broar per år. Med ändamålsenliga driftåtgärder kan skador på broarna förebyggas och broarnas nedbrytning bromsas in.

Nivån på finansieringen av broreparationer har under flera år varit rätt hög och detta fortsätter i denna plan för väghållning och trafik. Tack vare detta har ökningen i skadepoängsumman som beskriver skicket hos hela brobeståndet och summan broar i dåligt skick brutits.

Med åtgärderna enligt planen för väghållning och trafik ökar inte skadepoängsumman och antalet broar i dåligt skick längre. Antalet broar med viktbegränsning ökar inte heller.

Skicket på broarna inom området för ELY-centralen i Nyland per färdigställningsår



Områdets investeringar genomförs i samarbete

Med områdets egna investeringar avses normalt objekt som kostar mellan cirka hundra tusen och några miljoner euro, och som åtgärdar brister i trafiksäkerheten och smidigheten på vägarna samt lindrar de miljöölagheter som orsakas av trafiken.

Investeringsbehoven i projektkorgar

De investeringsbehov som är kända av ELY-centralen i Nyland har samlats och grupperats i projektkorgar. Det finns totalt cirka två tusen identifierade projektbehov. De största projektkorgarna är korgarna för lätt trafik och anslutningar som båda innehåller cirka 450 projekt.

Prioriteringen av projektkorgarna och de korgspecifika projekten ger beredskap för val av effektivare åtgärder med enhetliga kriterier inom hela verksamhetsområdet. De senaste uppdateringarna har gjorts i projektkorgarna för lätt trafik, anslutningar och vägbevisning. År 2012 inleds uppdateringar av projektkorgarna för bullerbekämpning, grundvattenskydd och specialtransporter. Under planeringsperioden inleds även en uppdatering av projektkorgshelheten.

Finansieringen av projekt är utmanande

Möjligheterna att genomföra regionala investeringar enbart med finansiering från ELY-centralen är begränsade om inte finansieringen av bastrafikledshållningen utökas. Finansieringen från ELY-centralen i Nyland räcker endast till genomförandet av några mindre investeringsprojekt per år. De maximala kostnaderna för projekt som ska genomföras begränsas även av att endast 3–4 miljoner euro disponeras per år för regionala investeringar.

De objekt som genomförs är främst inriktade på förbättring av gång- och cykeltrafikförhållandena och verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken, förbättring av anslutningar samt små objekt som främjar särskilt skolelevernas trafiksäkerhet eller gör resekedjor och byte av transportform smidigare. Dessutom pågår några nationella temaprogram. I enlighet med temaprogrammen genomförs inom verksamhetsområdet för ELY-centralen i Nyland ett projekt för grundvattenskydd: rv 25 Lojo-Lojoås.

I många fall ändras även vägens administrativa klass efter genomförda förbättringsåtgärder. ELY-centralen i Nyland uppdaterar som bäst den karta som utarbetades i början av 2000-talet sedan markanvändnings- och bygglagen trätt i kraft. På kartan framgår de landsvägar som efter detaljplanering har upphört att vara vägar. Planen för väghållning och trafik 2013–2016 innehåller flera objekt där ELY-centralen och kommunen tillsammans finansierar vägförbättringar. Efter iståndsättningen upphör vägvägnittet att vara landsväg och övergår till kommunens ansvar.

En gemensam finansiering av staten, kommuner och företag har under den senaste tiden i allt större utsträckning blivit en metod för att genomföra en regions egna investeringar. Brådskande behov inom näringslivet eller regionen kräver ofta en större och snabbare finansiering än statens finansieringsmöjligheter medger. Genomförandet av dessa projekt kan avancera med hjälp av planerings- och genomförandeavtal mellan kommunerna eller företagen och ELY-centralen. I avtalen förbinder sig kommunerna eller företagen att helt eller delvis svara för kostnaderna. Årligen upprättas cirka 20 planeringsavtal och 20–30 genomförandeavtal. I projekten utgör ELY-centralen expert och genomförbara lösningar tas fram i samarbete.

Investeringsprojekt kan finansieras i liten omfattning med sysselsättningsbaserad investeringsfinansiering som kanaliseras från statsbudgeten via ansvarsområdena Närings, arbete, kompetens och kultur vid ELY-centralerna.

I den trafikpolitiska redogörelsen fastslås att man strävar efter att anvisa tilläggsfinansiering till små investeringsprogram under åren 2013–2016. Behoven är mångfasetterade: bl.a. att förbättra trafiksäkerheten, att stödja näringslivets verksamhetsförutsättningar, att öka gång- och cykeltrafikens popularitet, att göra kollektivtrafiken och resekedjorna smidigare samt att skydda grundvattnet och bekämpa trafikbuller.



De viktigaste urvalskriterierna vid valet av investeringar som finansieras av ELY-centralen i Nyland är främjande av hållbara trafikformer, dvs. gång-, cykel- och kollektivtrafik, samt förbättring av trafiksäkerheten.

Den trafikpolitiska redogörelsen ger riktlinjer för programmet för utveckling av trafiknätet

I den trafikpolitiska redogörelsen som publicerades i april 2012 fastställdes utvecklingsprogrammet för trafiknätet under regeringsperioden samt ett 10-årigt investeringsprogram som till karaktären är styrande för planering. I programmet för regeringsperioden 2012–2015 berör följande projekt vägnätet i verksamhetsområdet för ELY-centralen i Nyland:

- Landsväg 101 förbättring av Ring I, statens andel är 35 miljoner euro (byggandet av Stensböle planskilda anslutning, tilläggsfiler byggs mellan Esbogränsen och Vichtisvägen samt rv 3 genomförande av ramparrangemangen i etapp I av Tavastehusledens planskilda anslutning).
- E18, utveckling av Ring III, statens andel 110 miljoner euro (förbättring av Flygstationsvägen, förbättring av vägnätet rv 4 Lahtisleden - rv 7 Borgåleden samt trafikledning för riksväg 7 mellan Ring III och Borgå)
- MBT-projekthelhet (statens andel 30 miljoner euro, av vilka 15 miljoner euro går till Helsingforsregionen)
- Förnyelse av ledningssystemen för väg-, sjö- och järnvägstrafiken

I utvecklingsprogrammet för trafiknätet 2016–2022 ingår följande planeringsobjekt för vägnätet i området för ELY-centralen i Nyland:

- rv 12 Lahtis södra ringväg
- rv 12 Förbindelsesträckan Lahtis-Kouvola
- Lv 101, Förbättring av Ring I
- E18 Utveckling av Ring III
- Små kostnadseffektiva projekt inom metropolområdet (KUHA)

Det eftersläpande underhållet av vägarna växer

Eftersläpningen har definierats som den sammanlagda reparationskostnaden för trafikledstillgångar som är i dåligt skick och i behov av reparation. När en trafikled är i sämre skick än det ställda målet förekommer enligt definitionen ett reparationsbehov. När t.ex. en femstegs bedömning tillämpas får ingen trafikledsegendom förekomma i de två lägsta klasserna (konditionsklass "dålig" och "ytterst dålig").

Trafikverket har utrett storleken på eftersläpningen hos trafiklederna (Trafikverkets utredningar 42/2011). Enligt utredningen är eftersläpningen i trafikledsegendomen för närvarande cirka 2,2 miljarder euro av vilka 1,0 miljarder hänförs till landsvägarna, 1,1 miljarder till järnvägarna och 35 miljoner euro till farlederna. Siffrorna gäller hela landet och de statsägda lederna. Av eftersläpningen hos vägarna berör cirka 70 procent linjeavsnitt i vägnätet och knappt en fjärdedel

Dessutom innehåller redogörelsens utvecklingsprogram ett flertal spårprojekt som förbättrar mobilitets- och transportförhållanden i verksamhetsområdet för ELY-centralen i Nyland.

Beslut om genomförandet av stora utvecklingsinvesteringar i vägnätet och närmare tidplaner fattas i riksdagen och de byggs med finansiering som är separat riktad till Trafikverkets projekt. ELY-centralerna utför emellertid också för-, allmän- och vägplaneringen i de stora vägprojekten.



specialkonstruktioner såsom broar. Återstoden avser vägutrustning. Ingen rikstäckande bedömning har gjorts av den årliga ökningen i eftersläpningen.

Inom verksamhetsområdet för ELY-centralen i Nyland förekommer eftersläpning särskilt i det glest trafikerade belagda vägnätet och hos broar. Det aktuella eftersläpningsbeloppet för det belagda vägnätet har uppskattats till 80 miljoner euro, som består av brister i skicket hos vägbanor, ramper och lätttrafikleder, vägstrukturer i dåligt skick samt sidolutnings- och dräneringsbrister. Eftersläpningen hos broarna uppgår till flera tiotals miljoner euro. Eftersläpningen hos vägutrustningen kan uppskattas till flera miljoner euro. Den beräknade årliga eftersläpningen hos belagda vägar är 3 miljoner euro per år med nuvarande finansieringsnivå och den hänförs främst till det glest trafikerade vägnätet. Eftersläpningsökning hos broar har kunnat brytas.

Huvuddelen av finansieringen riktas till tryggheten av den dagliga mobiliteten

Finansieringen av **bastrafikledshållningen** tilldelas enligt gemensamma principer för hela landet produkter för väghållning, t.ex. vinterväghållning och vägbeläggning. Hela nätets funktionsskick och trafikerbarhet tryggas. Den strukturella konditionen säkerställs primärt för det centrala trafikledsnätet, men det övriga vägnätets skick anpassas enligt finansieringen. Upprätthållandet av skicket hos dyrbara och kritiska objekt, t.ex. broar, är en primär uppgift.

Finansiering av bastrafikledshållningen år 2012	milj. €
Regionens egna investeringar	5,0
Temaprogram	1,8
Ersättningsinvesteringar och underhåll	55,3
Drift	33,2
Bruk	3,9
Trafikledning	0,9
Planering	3,6
Totalt	103,7

I syfte att främja MBT-intensionsavtalsförhandlingen finansierar staten små kostnadseffektiva utvecklingsåtgärder för vägnätet under denna regeringsperiod med 30 miljoner euro under förutsättning att kommunerna finansierar åtgärderna med lika stor andel. Hälften av den statliga finansieringen (15 miljoner euro) hänförs till Helsingforsregionen. Åtgärderna riktas så att de förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafiken och för gång- och cykeltrafiken. Programmet för MBT-infrastrukturprojekten bereds som en del i det regionala trafiksystemet och i den fortsatta beredningen av MBT-intensionsavtalen. Finansieringen av små trafikinfrastrukturåtgärder fortsätter under nästa regeringsperiod. Enligt den trafikpolitiska redogörelsen riktas 20 miljoner euro per år av den statliga finansieringen till Helsingforsregionen.

ELY-centralen i Nyland disponerar ett belopp som motsvarar behovet av **markanskaffning och ersättningar** vilket i genomsnitt uppgår till 9–10 miljoner euro per år. ELY-centralerna sköter förutom bastrafikledshållningsprojekten även markanskaffningen för de stora vägprojekt som genomförs av Trafikverket. Inom verksamhetsområdet för ELY-centralen i Nyland pågår dessutom ett stort antal avgränsningsförrättningar som berör förbindelsevägnätet. Vid avgränsningsförrättningarna fastställs vägområdet för en landsväg. När vägen har byggts betalas ersättning ut för det område som utnyttjas för väganvändning. Avgränsningsförrättningarna och utbetalningen av de ersättningar som fastställs vid förrättningarna torde kunna slutföras före utgången av år 2013.

ELY-centralerna beviljar **statsbidrag till underhåll och förbättring av enskilda vägar**. ELY-centralen i Nyland disponerar årligen 500 000–900 000 euro för bidrag till enskilda vägar. Bidrag kan beviljas för grundläggande reparation av vägar som behövs för fast bosättning och

primärproduktion. Inom verksamhetsområdet för ELY-centralen i Nyland finns över 2 300 väglag som är statsbidragsberättigade och 6 900 kilometer bidragsberättigade enskilda vägar. Finansieringen under planeringsperioden är knappare än under den föregående fyraårsperioden då tilläggsfinansiering disponerades för vägar som var betydelsefulla för virkestransporter. Bland bidragen prioriteras bidrag till projekt som är viktiga för genomfarten och som utan bidrag blir mycket dyrbara för väglaget, t.ex. broar.

ELY-centralen i Nyland disponerar årligen cirka 6,5 miljoner euro till **upphandling och utveckling av kollektivtrafiktjänster**. I beloppet ingår inte det kollektivtrafiktöd som stora stadsregioner erhåller, eftersom detta stöd beviljas av Kommunikationsministeriet.

När finansieringen bevaras på oförändrad nivå leder höjningen av kostnadsnivån till en minskning av såväl väghållningsåtgärderna som upphandlingen och utvecklingen av kollektivtrafiktjänster. Man har uppskattat att köpkraften minskar med över 10 procent under planeringsperioden. Därför är det mycket viktigt att förverkliga riktlinjen i den trafikpolitiska redogörelsen – Köpkraften av finansieringen av bastrafikledshållningen och kollektivtrafiken tryggas genom nivåhöjningar som görs i skiftet av regeringsperioderna. Nivåhöjningarna motsvarar höjningen av kostnadsnivån.

Vad blir gjort?

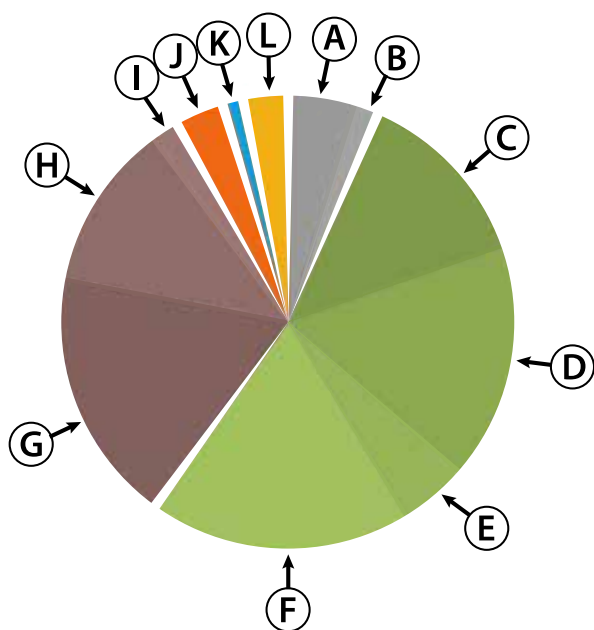
MBT-projekthelheten och små investeringsprogram ger önskad finansiering för genomförandet av regionens egna investeringar. I projektkorgarna finns emellertid en så stor mängd åtgärder som främjar infrastrukturen och knutpunkterna för kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken att åtgärderna avancerar långsamt i relation till målsättningen. ELY-centralen kan fortsättningsvis inte svara upp mot de övriga investeringsbehov som följer på utvecklingen av markanvändningen.

Förbättringen av trafiksäkerheten skulle kräva en omfattande tilläggsåtgärder t.ex. för att förbättra anslutningarna och för att bygga omkörningsfiler med mitträcke på huvudvägarna. Inga separata projekt för bullerbekämpning som är viktiga för befolkningens välbefinnande och minskningen av trafikens miljölösligheter kommer att genomföras och programmet för grundvattenskydd avancerar långsamt med tanke på behoven.

Det är inte möjligt att i alla delar anvisa tillräcklig finansiering av vägunderhållet, utan eftersläpningen av underhållet växer i det glest trafikerade vägnätet.

Även om stadsregionerna har identifierats som tyngdpunktsområden för ordnandet av kollektivtrafik kan inte bidrag som motsvarar lagens maximala belopp riktas till dem. Dessutom måste ELY-centralen gallra i upphandlingen av trafik.

Finansiering av bastrafikledshållningen år 2012



NY- OCH UTBREDNINGSPROJEKTER (7 %)

- (A) Områdets egna investeringar (5 %)
- (B) Temaprogram (2 %)

ERSÄTTNINGSPROJEKTER OCH UNDERHÅLL (53 %)

- (C) Renovering av vägkonstruktion (13 %)
- (D) Broar (17 %)
- (E) Utrustning och apparatur (5 %)
- (F) Beläggningar (18 %)

UNDERHÅLL (32 %)

- (G) Vinterunderhåll (18 %)
- (H) Underhåll av trafikmiljö (12 %)
- (I) Underhåll av grusvägar (2 %)

(J) BRUK (4 %)

(K) HANTERING AV TRAFIK (1 %)

(L) PLANERING (3 %)

Effekterna av de åtgärder som har upptagits i planen

Väghållningens nivå tryggar fungerande och säkra möjligheter till transporter och mobilitet under alla tider på året och dygnet. De livligt trafikerade vägarnas skick bevaras på nuvarande nivå, men det glest trafikerade vägnätets skick anpassas till den finansiering som står till förfogande. Fortsatta satsningar sker på reparationer och underhåll av broar. Med de åtgärder som anges i planen växer inte antalet broar som är i dåligt skick eller viktbegränsade.

Trafiksäkerheten förbättras jämfört med dagsläget. Antalet lätttrafikprojekt har ökat jämfört med den föregående planen. Det finns lika många anslutningsobjekt i planen som i den föregående planen. Under planeringsperioden sker satsningar på små och effektiva åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten.

Projekt som stödjer den regionala konkurrensförmågan och livskraften har inte kunnat tas med i programmet. Investeringar som påverkar funktionaliteten hos vägtransporter genomförs endast i form av enskilda stora utvecklingsprojekt för förbättring av Ring I och Ring III, som i sig är mycket viktiga.

Miljökonsekvenserna är nästan oförändrade. Ett grundvattenprojekt finns med under planeringsperioden, men det har inte varit möjligt att ta med bullerskyddsobjekt. En metod för att minska buller är att använda dämpande vägbeläggning vid underhållsåtgärder. Den mängd som utsätts för buller kunde inte reduceras.

I trafiksystemarbetet betonas i högre utsträckning än tidigare en minskning av mobilitetsbehovet på olika planeringsnivåer och främjande av hållbara trafikformer, dvs. kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Dessa är även tyngdpunktsområden i det strategiska resultatavtalet för ELY-centralen i Nyland. Med de åtgärder som ingår i planen är det inte möjligt att påverka trafikformerna i så stor utsträckning att detta skulle ha en utsläppsreducerande effekt.

Effekterna av de åtgärder som ingår i planen per målområde

	Effekten av planen jämfört med dagsläget	På långsiktiga strategiska mål
Smidig resekedja	😊	☹️
Väl fungerande transporter	😊	☹️
Klimatförändring och miljö	😐	☹️
Trafiksäkerhet	😐	☹️
Regional konkurrenskraft	😐	☹️

PRESENTATIONSBLAD

Publikationsseriens namn och nummer Rapporter/Livskraft i regionen 2/2012					
Författare Mervi Varis Mirja Noukka Olli Haveri		Publiceringsdatum Juni 2012			
		Utgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland			
		Projektfinansier/uppdragsgivare			
Publikationens titel Plan för väghållningen och trafiken 2013–2016 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland					
<p>Verksamhetsområdet för ansvarsområdet trafik och infrastruktur vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland omfattar tre landskap och 50 kommuner. Inom området bor var tredje finländare, 1,9 miljoner människor. Av arbetsplatserna i Finland finns 40 procent i området och man producerar 44 procent av landets bruttonationalprodukt.</p> <p>ELY-centralen i Nyland ansvarar för 9 100 kilometer vägar där 29 procent av trafikarbetet på landsvägarna i Finland uppkommer. Området har de största trafikmängderna och de livligaste vägvägnäten i landet men även ett glest trafikerat vägnät. ELY-centralen i Nyland är även en av regionens behöriga myndigheter för kollektivtrafiken.</p> <p>ELY-centralen utvecklar mobilitetsförhållanden i samarbete med olika intressegrupper bl.a. genom att delta i planeringen av trafiksystemet och markanvändningen.</p> <p>ELY-centralen fastställde i december 2011 för första gången servicenivån i kollektivtrafiken som bygger på kollektivtrafiklagen. Den fastställda servicenivån styr upphandlingen av kollektivtrafik vid ELY-centralen. Den knappa statliga finansieringen av kollektivtrafiken begränsar dock mängden och kvaliteten på de tjänster som kan utföras. ELY-centralen disponerar årligen cirka 6,5 miljoner euro för upphandling av kollektivtrafiktjänster.</p> <p>I anslutning till reformen av kollektivtrafiklagen pågår en övergångstid fram till år 2019. Över hälften av trafikeringsavtalen för övergångstiden mellan trafikidkarna och ELY-centralen löper ut under planeringsperioden. Under planeringsperioden måste beslut fattas om hur kollektivtransporttjänsterna ska ordnas efter övergångstiden: på marknadsvillkor eller enligt EU:s trafikavtalsförordning.</p> <p>Inom väghållningen betonas på samma sätt som tidigare tryggheten av den dagliga mobiliteten. ELY-centralen disponerar årligen något över 100 miljoner euro för bastrafikledshållningen. Vinterväghållningens nivå bevaras. Nödvändiga broreparationer utförs. Skicket på beläggningen på livligt trafikerade vägar säkerställs medan skicket på glest trafikerade vägar kan anpassas efter den finansiering som står till förfogande. Det eftersläpande underhållet av vägarna växer. De viktigaste urvalskriterierna vid valet av investeringar som finansieras av ELY-centralen i Nyland är främjande av hållbara trafikformer, dvs. gång-, cykel- och kollektivtrafik, samt förbättring av trafiksäkerheten. En gemensam finansiering av staten, kommunerna och företagen är ett sätt att snabbare genomföra regionens egna investeringar. Under planeringsperioden inleds i Helsingforsregionen en MBT (markanvändning, boende, trafik)-projekthelhet i syfte att främja MBT-intentionsavtalsförhandlet.</p> <p>Inom området för ELY-centralen i Nyland innehåller utvecklingsprogrammet för trafiknätet 2012–2015 förbättringsprojekt för Ring I och Ring III, förnyelse av ledningssystemen för väg-, sjö- och järnvägstrafiken samt spårprojekt som förbättrar mobilitets- och transportförhållandena inom verksamhetsområdet för ELY-centralen. Trafikverket svarar för de stora trafikledernas utvecklingsinvesteringar.</p>					
Ämnesord					
ISBN (PDF)	ISBN (tryckt)	ISSN-L	ISSN (webbpublikation)	ISSN (tryckt)	URN
978-952-257-512-8	978-952-257-511-1	2242-282X	2242-2838	2242-282X	URN:ISBN:978-952-257-512-8
Sidoantal	Språk		Pris (inkl. moms 8 %)		
28	svenska				
Försäljning av publikationen/distributör					
Publikationen finns också på webben: www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer					
Publikationens förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland					
Tryckort och -datum: 2012 Kopijyvä					

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja / Elinvoimaa alueelle 2/2012					
Tekijät Mervi Varis Mirja Noukka Olli Haveri		Julkaisuaika Kesäkuu 2012			
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja					
Julkaisun nimi Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013–2016 Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus					
<p>Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen toimialue koostuu kolmesta maakunnasta ja 50 kunnasta. Suomalaisista alueella asuu joka kolmas, 1,9 miljoonaa henkeä. Suomen työpaikoista alueella sijaitsee 40 % ja maan bruttokansantuotteesta tuotetaan 44 %.</p> <p>Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on 9100 kilometriä tiestöä, jolla syntyy 29 % Suomen maanteiden liikennesuoritteesta. Alueella on maan suurimmat liikennemäärät ja vilkkaimmat tieosuudet, mutta myös vähäliikenteistä tieverkkoa. Uudenmaan ELY-keskus on myös yksi alueen joukkoliikenteen toimivaltaisista viranomaisista.</p> <p>ELY-keskus kehittää liikkumisolosuhteita yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa mm. osallistamalla liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnitteluun.</p> <p>Uudenmaan ELY-keskus vahvisti ensimmäistä kertaa joukkoliikennelakiin perustuvana joulukuussa 2011 joukkoliikenteen palvelutason. Vahvistettu palvelutaso ohjaa ELY-keskuksen joukkoliikenteen hankintoja. Toteutettavien palveluiden määrää ja laatua rajoittaa kuitenkin valtion joukkoliikennerahoituksen niukkuus. ELY-keskuksen käytössä on joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen vuosittain noin 6,5 milj. euroa.</p> <p>Joukkoliikennelainsäädännön uudistumiseen liittyen on käynnissä vuoteen 2019 kestävä siirtymäaika. Yli puolet liikennöitsijöiden ja ELY-keskuksen välisistä siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyy suunnitelmakaudella. Suunnittelujakson aikana tulee päätettäväksi, miten joukkoliikennepalvelut järjestetään siirtymäajan jälkeen: markkinaehtoisesti vai EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti.</p> <p>Tienpidossa painotetaan aiempaan tapaan päivittäisen liikkumisen turvaamista. ELY-keskuksen käytössä on vuosittain perusväylänpitoon hieman yli 100 milj. euroa. Talvihoidon taso säilyy. Siltojen tarpeelliset korjaukset tehdään. Vilkkaiden teiden päällysteiden kunto varmistetaan, mutta vähäliikenteisen tieverkon kunto joustaa käytössä olevan rahoituksen mukaisesti. Teiden korjausvelka kasvaa. Kestävien kulkumuotojen - kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen - käytön edistäminen sekä liikenneturvallisuuksien parantaminen ovat Uudenmaan ELY-keskuksen rahoittamien investointien tärkeimmät valintaperusteet. Valtion, kuntien ja yritysten yhteisrahoitus on keino nopeuttaa alueen omia investointeja. Suunnitelmakaudella käynnistyy Helsingin seudulla MAL (maankäyttö, asuminen, liikenne) -hankekokonaisuus MAL-aiesopimusmenettelyn edistämiseksi.</p> <p>Liikenneverkon kehittämisohjelma 2012–2015 sisältää Uudenmaan ELY:n alueella Kehä I:n ja Kehä III:n parantamishankkeet, tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusimista sekä raidehankkeita, jotka parantavat ELY:n toimialueen liikkumis- ja kuljetusolosuhteita. Isoista väylien kehittämisinvestoinneista vastaa Liikennevirasto.</p>					
Asiasanat					
ISBN (PDF)	ISBN (painettu)	ISSN-L	ISSN (verkkajulkaisu)	ISSN (painettu)	URN
978-952-257-512-8	978-952-257-511-1	2242-282X	2242-2838	2242-282X	URN:ISBN:978-952-257-512-8
Kokonaissivumäärä		Kieli		Hinta (sis. alv 8%)	
28		ruotsi			
Julkaisun myynti/jakaja					
Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut					
Julkaisun kustantaja					
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus					
Painopaikka ja -aika					
2012 Kopijyvä					



Kontaktinformation:

- www.ely-centralen.fi/nyland
- www.trafikverket.fi
- Trafikens Kundservice / Asiakaspalvelukeskus:
tfn 0206 90301 (lna/mta), må-fr 9–16
puh 0206 90300 (pvm/mpm), ma-pe 9–16
[trafikens.kundservice\(at\)ely-centralen.fi](mailto:trafikens.kundservice(at)ely-centralen.fi)
- Vägtrafikantlinjen tfn 0200 2100 (lna/msa), 24 h

LIVSKRAFT I REGIONEN 2 | 2012

PLAN FÖR VÄGHÅLLNINGEN OCH TRAFIKEN 2013–2016

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

ISBN 978-952-257-511-1 (inh.)

ISBN 978-952-257-512-8 (pdf)

ISSN 2242-282X (inh.)

ISSN 2242-2838 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-257-512-8

www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer