uppdaterad 1.2.2018

Plan för väghållningen och trafiken 2018–2022

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

Trafik och infrastruktur

Förord

Planen för väghållningen och trafiken 2018–2022 har utarbetats ur väghållningssynpunkt och i planen tas inte ställning till den eventuella landskapsreformen och dess effekter.

Planen för väghållningen och trafiken 2018–2022 och därefter följande planer publiceras endast som webbversion. Detta betyder att det inte längre görs pappersversioner på samma sätt som förut.

I den elektroniska planen kan man lätt uppdatera eventuella verkställda objekt allteftersom finansieringen förändras, t.ex. objekt som verkställs med hjälp av tilläggsanslag.

I den elektroniska versionen kan man också länka till aktuell information om väghållning och trafik som finns på andra webbplatser.

Aktuellt

Under denna period har regeringen velat satsa extra på infran. Bra så, eftersom det finns tillräckligt att reparera och förbättra. Under detta årtusende har finansieringen av infran varit uppenbart underdimensionerad i statsbudgeten och det har uppstått en betydande reparationsskuld i infrastrukturen. Regeringen ingriper nu i detta med hjälp av två paket.

Reparationsskuldspaketet förser infran med 600 milj. euro under åren 2016–2018. Av detta kommer drygt hälften till vägnätets godo och resten sätts på järnvägarna och vattenfarlederna. I vår region är satsningen 27 miljoner euro. Med dessa pengar har vi förmått förbättra våra förfallna vägar en aning. Beläggningar har förnyats, broar har reparerats och till och med grusvägar har förbättrats.

Det s.k. 364-paketet överför under åren 2017–2019 sammanlagt 364 miljoner euro från statens stora infrainvesteringar till mindre investeringar, som inte har kunnat verkställas med budgetpengarna för basväghållningen. Av detta får vägnätet i vår region 11,7 miljoner euro, som används för tre viktiga projekt i Vasa, Laihela och Kurikka. Kommunandelarna i alla tre projekten är betydande.

Bra så, men också i framtiden måste dylika tilläggssatsningar göras, annars är vi i samma utgångsläge om ett par år.

Det är nu redan tredje vintern i rad som väderlekstypen är problematisk med avsikt på vägunderhållet. Temperaturen växlar fram och tillbaka på båda sidorna av nollstrecket, och det regnar, kommer snöslask och snö om vartannat. De lokala skillnaderna i väderleken kan vara stora. I dessa förhållanden är vinterväghållningen en utmaning och det är inte alltid lätt att förutse vad som komma skall. Detta betyder att kan det finnas vägar i det lägre vägnätet som är verkligen hala i flera timmar, eftersom åtgärdstiden för halkbekämpningen är till och med åtta timmar från att det har konstaterats vara halt.

Denna väderlekstyp gör också att vägarna ofta är våta. Dubbdäcken nöter våt beläggning mycket snabbare än torr. Det pågår så att säga en kontinuerlig våtslipning av beläggningen. Tyvärr syns detta alldeles för bra och vida omkring. Det är inte bra,

eftersom anslagen för beläggningar nästa sommar är flera miljoner mindre jämfört med i fjol.

På NTM-centralen försöker vi trots allt upprätthålla en positiv attityd och rikta de små väghållningsanslagen på ett optimalt sätt.

Anders Östergård 11.1.2018

Förord

Aktuellt

Innehåll

1 Utveckling av vägnätets skick 5
1.1 Trafikens utveckling 5
1.2 Trafiksystemarbete 7
1.3 Kollektivtrafik 8
1.4 Färjtrafiken över Kvarken 9
1.5 Trafiksäkerhet 10
2 Utveckling av vägnätets skick och väghållningen 11
2.1 Vägnätets skick och finansiering av väghållning 11
2.2 Daglig skötsel samt underhåll av vägnätet 14
2.2.1 Allmänt 14
2.2.2 Skötsel 14
2.2.3 Underhåll av vägnätet 15
2.2.4 Broar 17
2.2.5 Vägbelysning 18
2.3 Förbättring och investeringsobjekt 19
2.4 Programmet för reparationsskulden 2016–2018 19
2.5 Tilläggsprogram 2017- 2019 20
3 Betydande projekt som väntar på finansieringsbeslut 21

Kontaktuppgifter

1 Utveckling av vägnätets skick

1.1 Trafikens utveckling

Under de senaste åren har trafikökningen varit jämn. I kurvdiagrammet som beskriver trafikökningen på huvudvägarna kan man urskilja vissa svackor. Trafikmängderna är förknippade med den ekonomiska utvecklingen i landet på så vis att trafikökningen blir långsammare när den ekonomiska situationen bli sämre.

Trafikökningen i landskapscentrens närområden är snabbare än genomsnittet och trafikens smidighet har fortsatt att bli sämre på huvudvägarna i stadsregionerna Vasa, Karleby och Seinäjoki. Trafikökningen vid de automatiska trafikmätningspunkterna (LAM) har varit snabb på riksväg 19 från Seinäjoki söderut och i Lappo såsom även på riksväg 3 mellan Laihela och Vasa samt på stamväg 67 i Ilmajoki. Trafikökningen på riksväg 18 mellan Laihela och Seinäjoki har också tilltagit sedan år 2015.

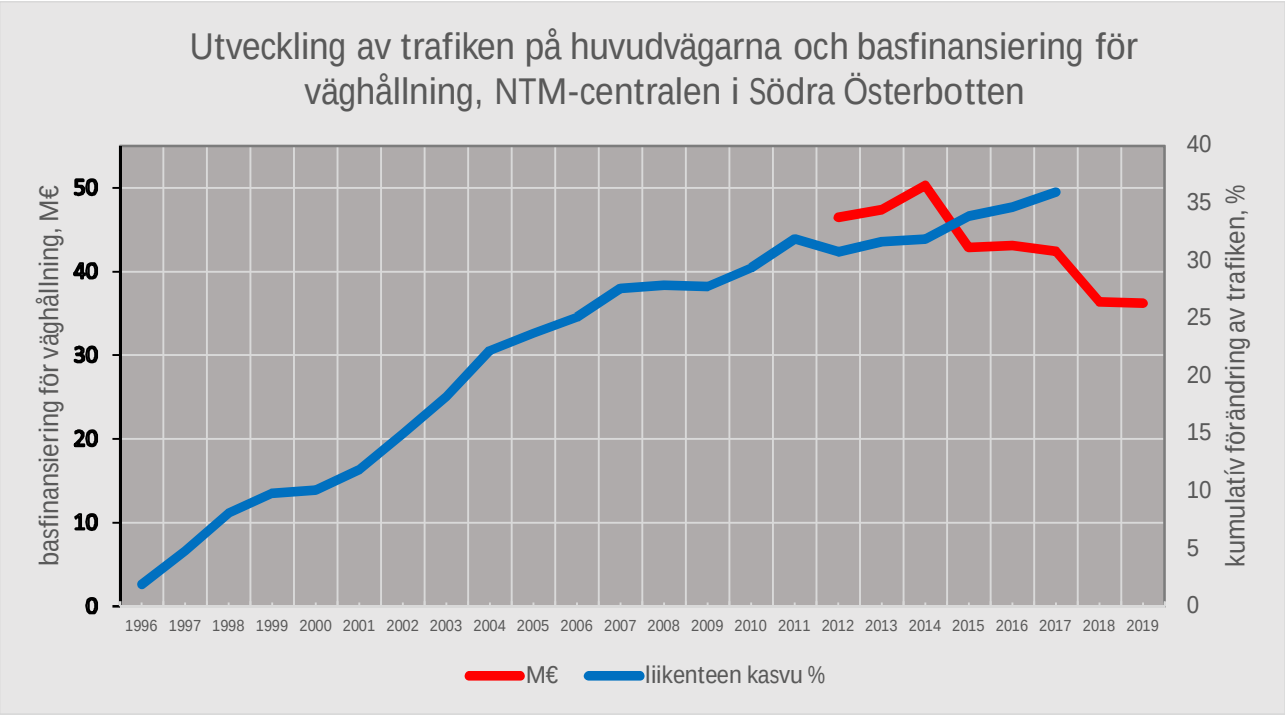


Bild 1. Den genomsnittliga kumulativa förändringen av trafiken på huvudvägarna på vissa punkter som automatiskt mäter trafiken på huvudvägarna (LAM) i NTM-centralen i Södra Österbottens område från och med år 1996. Uppgifterna har sammanställts från 13 mätpunkter. Basfinansieringen för väghållning åren 2012–2019.

Trafikmängderna varierar mycket varje dag och trafiken fördelas mycket ojämnt under dygnet. På vardagsmorgnarna visar mätningsplatserna skarpa toppar i rusningstrafiken när folk ska till arbetet och skolan. På motsvarande sätt ser man toppar i returtrafiken på eftermiddagen. När man i offentligheten talar om trafikens smidighet koncentrerar man sig på just dessa, som är de livligaste stunderna i trafiken, och kräver förbättring. Samtidigt glömmer man bort att det finns bra med plats på vägarna och trafiken löper smidigt under största delen av dygnet.

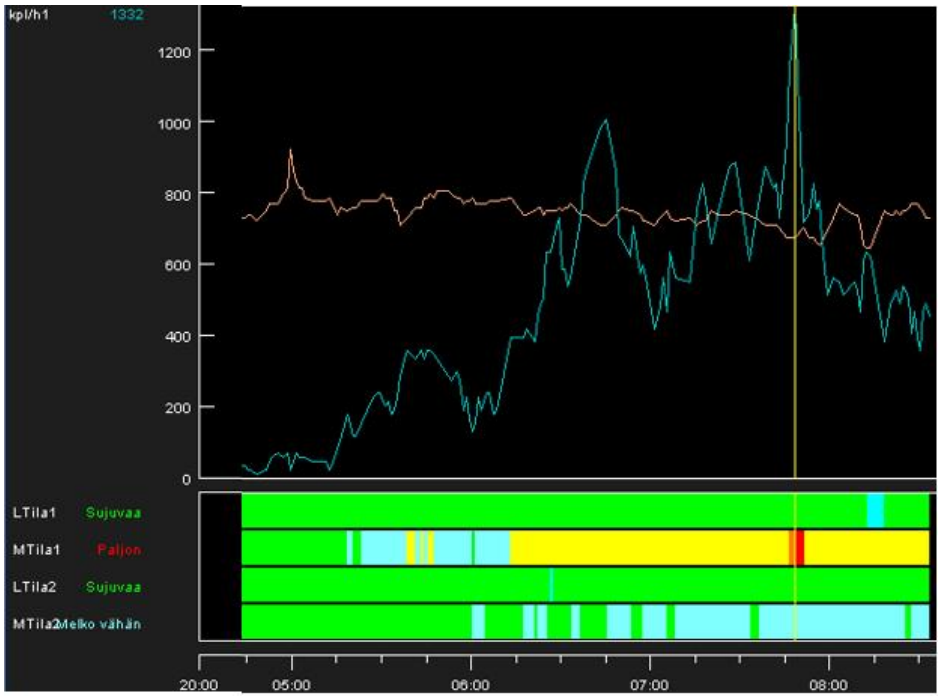


Bild 2. Riksväg 3 på avsnittet Laihela–Vasa, toppen i rusningstrafiken på morgonen en vardag.

På den övre bilden visar den blå linjen toppen i rusningstrafiken på morgonen en vardag i januari på riksväg 3 på avsnittet Laihela–Vasa och på den nedre bilden trafikmängden beräknad för en timme på eftermiddagen. Den bruna linjen i mitten av bilderna beskriver fordonshastigheten och man kan se en tydlig svacka i eftermiddagstrafiken samtidigt med toppen i rusningstrafiken. Då sjunker fordonshastigheten i ett område med hastighetsbegränsningen 80 km/h till 60 kilometer i timmen. Man kan säga att vägens trafikkapacitet överskrids tillfälligt under den korta rusningstoppen, trots att trafiken ännu löper i lagom hastighet.

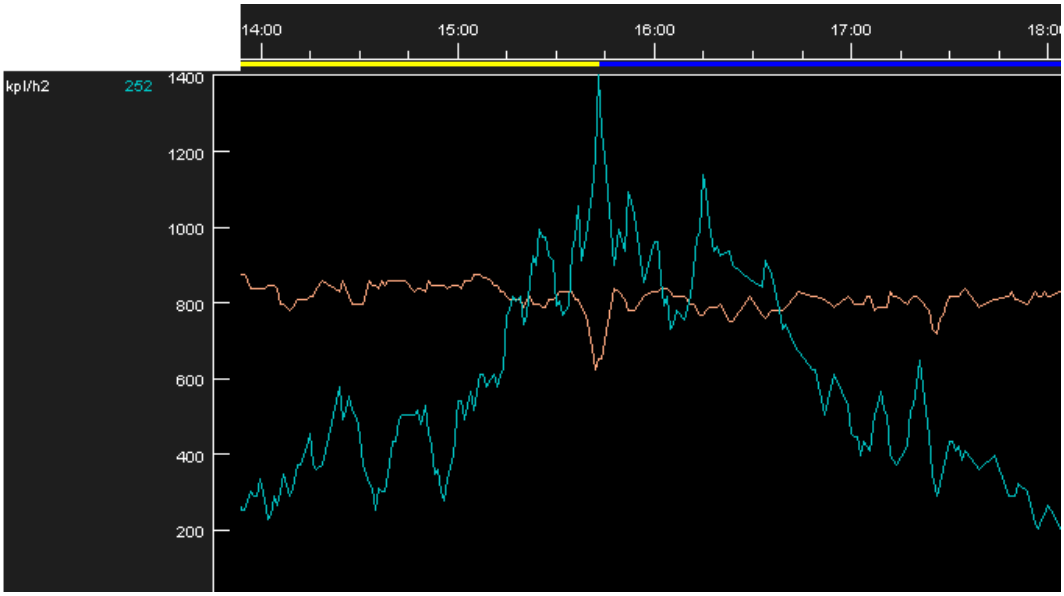


Bild 3. Riksväg 3 på avsnittet Laihela–Vasa, toppen i rusningstrafiken på eftermiddagen en vardag.

I stora stadsregioner syns detta fenomen kraftigare och kollektivtrafikens betydelse i syfte att jämna ut trafiktoppar i vägtrafiken är stor. Allteftersom trafikmängderna ökar blir bilförarna också

tvungna att noggrannare fundera på sina egna tidtabeller och när det lönar sig att bege sig ut på vägarna.

1.2 Trafiksystemarbete

I trafiksystemarbetet utreder NTM-centralen regionens trafiksystem, dess tillstånd och utvecklingsbehovet i samarbete med landskapsförbunden, städerna, kommunerna, Trafikverkets sakkunniga och andra intressegrupper. Målet är ett tryggt, effektivt och ekonomiskt trafiksystem som betjänar väganvändarnas och användarna av trafiktjänsternas nuvarande och framtida rörelse- och transportbehov så väl som möjligt. Att förena trafik, markanvändning och boende är ofta en mycket utmanande uppgift och NTM-centralen vill för sin del vara med och bygga upp ett allt mera fungerande trafiksystem. Trafiksystemarbetet fokuserar på att förbättra den upplevda trafikservicenivån, såsom på att göra arbets- och skolresorna smidigare och tryggare.

Planläggningen och markanvändningsplaneringen i kommunerna och städerna spelar en avgörande roll med avsikt på hur trafikströmmarna uppstår och riktas. Betydande förändringar i markanvändningen betyder också stora förändringar i trafikmängderna. Större trafikmängder fordrar vanligen också att de befintliga trafiklederna förbättras eller att det byggs helt och hållet nya förbindelser. NTM-centralen fortsätter att föra utvecklingssamtal med kommunerna och städerna, i vilka kommunens planläggning granskas med avsikt på utveckling av områdesanvändningen och trafiksystemet.

På NTM-centralen i Södra Österbottens område framhävs trafikproblemen i de växande stadsregionerna på infartsvägarna till städerna och andra livligt trafikerade vägar i stadsregionerna. Markanvändningen utvecklas kraftigt uttryckligen längs dessa vägar som fungerar som huvudförbindelser, vilket ytterligare ökar trafikproblemen på de redan blockerade och otrygga trafiklederna. När mycket trafik trängs på samma trafikled, uppstår allt fler konflikter mellan den lokala kortdistanstrafiken och långdistanstrafiken. Investeringar i utvecklingen av infra som betjänar trafiklederna och trafiken släpar illa efter. I synnerhet satsningarna på att utveckla kollektivtrafiken och lättrafiklederna har varit obetydliga redan i flera år.

Resurserna för att utveckla trafiksystemet i glest bebyggda områden är mycket knappa. I dessa områden är det redan svårt att upprätthålla den befintliga trafikinfran. Ökningen av transporternas enhetsstorlek kan minska transporterna, men på andra sidan begränsar vägarna och broarnas bärkraft på lågtrafikerade vägar ökningen av enhetsstorleken.

I trafiksystemplanerna för Österbotten och Södra Österbotten samt i trafikstrategin för Mellersta Österbotten har de viktigaste metoderna för att trygga trafiksystemets funktion utretts. Trafiksystemarbetsgrupper på landskapsnivå följer regelbundet upp hur planeringen och verkställandet av spetsprojekten i landskapen framskrider samt diskuterar behoven av att utveckla trafiksystemen. NTM-centralen, Trafikverket och de tre landskapen bedriver samarbete över landskapsgränserna i syfte att utveckla trafiksystemet. I samarbetet över landskapsgränserna framhävs projekt längs huvudvägarna, vilka har omfattande betydelse för trafiken.

Förbindelserna från NTM-centralens område till övriga Finland och utomlands är mycket viktiga med avsikt på regionens konkurrenskraft. Det är nödvändigt att förbättra huvudvägarna för att transporterna inom näringslivet ska kunna tryggas. I sydlig riktning är utveckling av riksväg 3 ett av de viktigaste, om inte det viktigaste, projektet i hela regionen. Allteftersom trafikmängderna på

huvudvägarna ökar, bör trafiksäkerheten och trafikens smidighet främjas t.ex. genom att göra anslutningarna tryggare, bredda huvudvägarna och bygga fler avsnitt med mitträcksförsedda omkörningsfiler. På samma sätt är det viktigt att förbättra kapaciteten på huvudbanan på avsnittet Seinäjoki–Tammerfors.

Förbindelserna som går i öst-västlig riktning är i dåligt skick, vilket man är medveten om i regionen. Det är en brist, som stör utvecklingen förutom vid västkusten även i hela mellersta Finland. Förbindelserna till hamnarna i Österbotten bör även vidareutvecklas. Det är viktigt att trygga färjtrafiken till Sverige med avsikt både på persontrafiken och godstrafiken.

1.3 Kollektivtrafik

I och med att kollektivtrafiklagen och trafikavtalet har trätt i kraft har inom kollektivtrafiken slutits trafikeringsavtal för övergångstiden med trafikidkarna i området. Avtalen upphör vid olika tidpunkter och gäller ända till år 2019. Efter avtalsperioden fortgår trafiken i marknadsbestämd form eller enligt trafikavtalsförordningen.

På NTM-centralens område har den eftertraktade servicenivån för kollektivtrafiken fastställts till slutet av år 2018.

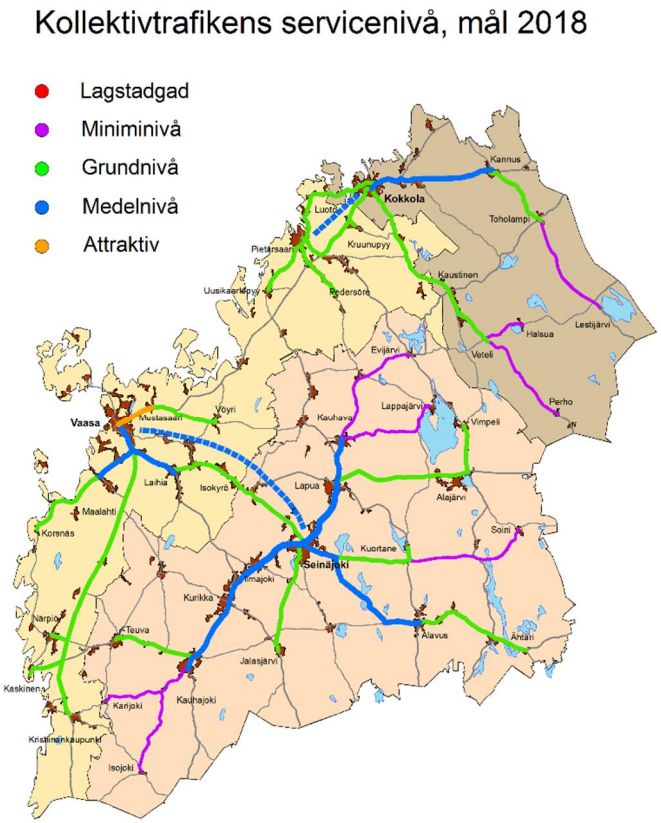


Bild 4. Kollektivtrafikens servicenivå, mål 2018

<u>Lagstadgad</u> Endast lagstadgade transporter erbjuds
<u>Miniminivå</u> Basförbindelser, morgontrafik och tillbaka på eftermiddagen

Grundnivå Tillfredsställande av minimiresebehovet i stadsregionen
Medelnivå Alternativ för personer utan bil till dagliga objekt i små och medelstora stadsregioner
Attraktiv Användbart alternativ till personbilsanvändning i medelstora stadsregioner

Arbetet med att fastställa servicenivån gjordes i samarbete med bl.a. kommuner, landskapsförbund och trafikidkare. När servicenivån fastställs i framtiden kommer den även att omfatta målen för servicenivån för de viktigaste hållplatserna (knuthållplatser och kommunernas centrumhållplatser). Med varje kommun avtalas inom vilken tid kommunens centrala hållplats byggs och om ansvarsfördelningen.

Under planperioden är målet att skapa lättanvända och smidiga kollektivtrafiktjänster och att intensifiera växelverkan mellan kollektivtrafiken och hela trafiksystemet. Utöver detta är målet att öka efterfrågan på kollektivtrafik i specifika områden och på förbindelseavsnitt i stadsregionerna i Karleby, Seinäjoki och Vasa. I övriga områden intensifieras samarbetet med kommunerna för att få till stånd nya, flexibla transportlösningar. På vägavsnitt med tätare bosättning utvecklas utbudet av kollektivtrafik och bl.a. utbudet av turer för att locka ytterligare resenärer.

Lagen om transportservice träder i sin helhet i kraft 1.7.2018. I lagen fastställs bl.a. att väsentliga uppgifter som gäller transporttjänster öppnas såsom uppgifter om tidtabeller och priser. Dessutom föreslås att olika biljett- och betalningssystem utvecklas så att de kan samordnas. Målet är att trafiktjänsterna så väl som möjligt ska nå alla och att de ska kunna förenas på ett ändamålsenligt sätt.

1.4 Färjtrafiken över Kvarken

NTM-centralen i Södra Österbotten har för sin del som mål att upprätthålla och utveckla alla hamnförbindelser. Behoven har framförts bl.a. i projekten North East Cargo Link II och NLC Corridor.

Utveckling av trafikförbindelserna i Kvarken mellan Vasa och Umeå främjar projektet Bothnian Corridor och syftet är att projektet ska upptas i EU:s transport- och kommunikationsnät för den inre marknaden Trans European Network (TEN-T). För att trygga passagerarfartygstrafiken mellan Vasa och Umeå året runt har från början av år 2014 slutits ett treårigt köpeavtal med bolaget NLC Ferry Oy som ägs av Vasa stad och Umeå kommun. I avtalet ingår optionsår 2+2, som har tagits i bruk.

Beredningen av en långsiktig strategi för Kvarkentrafiken, projektet Midway Alignments första skede, upphörde vid årsskiftet 2015/2016. I projektets 1:a skede har noggrant analyserats, behandlats och övervägts möjligheterna att utveckla trafikleden och alternativen för detta. Den nuvarande lösningen har diskuterats intensivt med farledens användare. Prognoserna visar att gods- och passagerarströmmarna kommer att öka ytterligare i Kvarkenfarleden.

Målet är att få till stånd ett effektivt och bestående transportkoncept för att trygga gods- och persontrafiken mellan Finland och Sverige samt att förbättra transportrutterna i Botniakorridoren och stöda det befintliga multimodala TEN-T-nätverket, i vilket synergin mellan flera transportformer (hav, landsväg, järnväg) redan hör till vardagen. Bättre förbindelser skapar också förutsättningar för ekonomisk tillväxt såväl i Finland som i Sverige och för samarbete mellan EU-regionerna. Midway Alignment skapar ett tryggt, miljövänligt och ekonomiskt lönsamt transportmaskineri för passagerare och fraktfartyg som kör genom Botniakorridoren. Till den multimodala helheten hör planeringen av ett nytt, energivänligt och innovativt fartyg som är avsett uttryckligen för Kvarkentrafiken samt att

utveckla hamnarna i Vasa och Umeå och deras logistik. För detta ändamål har Vasa stad och Umeå kommun inrättat ett gemensamt hamnbolag – Kvarken Ports.

År 2016 bereds finansieringsansökan för projektets 2:a skede, som kommer att omfatta anpassningsåtgärder i fråga om hamnkonstruktionerna i Vasa och Umeå hamnar, byggande av ett nytt fartyg som går på LNG och satsningar på infrastruktur (bl.a. vägar och rälsar). Skede 2 är förlagt till åren 2016–2020.

1.5 Trafiksäkerhet

Under planperioden uppnås de största effekterna för trafiksäkerheten i samband med trafikarrangemangen på riksväg 3 i Laihela, den planskilda anslutningen i Kovero på riksväg 19 i Lappo, landsväg 724 (Alskatvägen) i Vasa och anslutningsarrangemangen på riksväg 3 och stamväg 67 i Kurikka.

Trafiksäkerheten förbättras också med ändringar av hastighetsbegränsningarna, genom att göra vibrationsmarkeringar i mitt- och kantlinjer då beläggningar förnyas på de livligast trafikerade vägavsnitten och genom att med ägobyten och olika planer för privatvägar minska trafiken. Vägräcken förlängs och standarden höjs så att den motsvarar nuvarande anvisningar på huvudvägarna och de viktigaste regionvägarna. Några lättrafikleder byggs med kommunal finansiering. Skogar röjs längs vägkanten i områden med älgvarning och trafikens säkerhet och smidighet förbättras vid några av de mest problematiska landsvägsanslutningarna.

Som tidigare år utarbetas varje år 1–2 regionala säkerhetsplaner som gäller flera kommuner. Tyngdpunkten i planerna ligger på små åtgärder som främjar trafiksäkerheten (t.ex. övergångsställen och förbättring av dem, farthinder, röjning av sikthinder) och justering av hastighetsbegränsningar. Dessutom aktiveras kommunernas arbete för trafiksäkerheten och insikterna om och planeringen av trafiksystem som främjar hållbar trafik kommer att öka allt mer. Större uppmärksamhet än tidigare kommer även att fästas vid mopedåkning och förebyggande av mopedolyckor.

NTM-centralen i Södra Österbotten samarbetar med övriga aktörer för att främja trafiksäkerhetsfostran, -upplysning och -information och för att rikta övervakningen. En olycka är ofta resultatet av flera faktorer och en medveten risktagning minskar effekterna av de investeringar som gjorts i infrastrukturen. Därför är det alltid en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet att påverka människors val och attityder och att övervakningen är trovärdig.

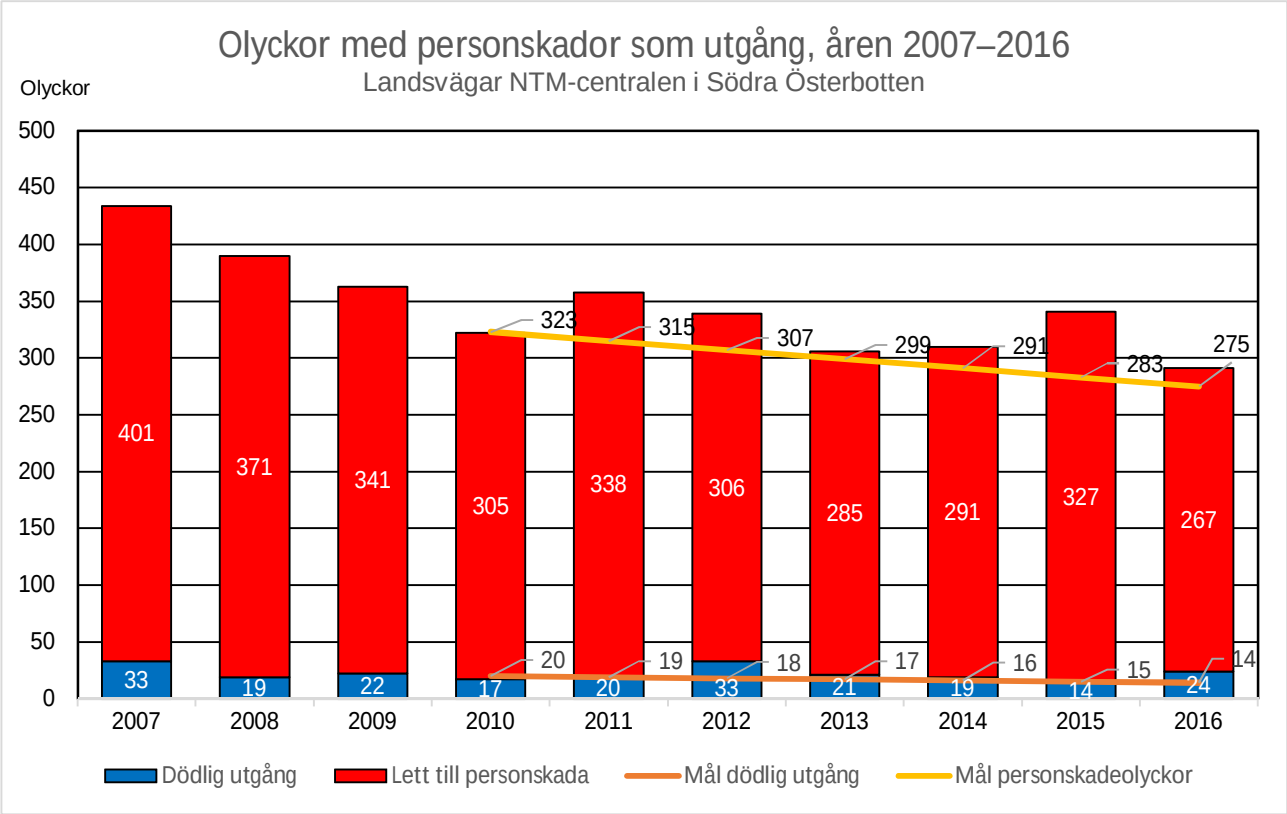


Bild 5. Olyckor med personskador som utgång, åren 2007-2016, landsvägar NTM-centralen i Södra Österbotten.

2 Utveckling av vägnätets skick och väghållningen

2.1 Vägnätets skick och finansiering av väghållning

Det primära målet för väghållningen är att upprätthålla trafiknätet i dagligen trafikerbart skick och att bevara underhållsnivån. De nuvarande väghållningsanslagen har bara räckt till lätt underhåll och skötsel av vägarna, vilket har lett till att vägnätet förfaller i allt snabbare takt. Riks- och stamvägarnas skick har huvudsakligen hållits i gott skick, medan det övriga vägnätet, i synnerhet lågtrafikerade belagda vägars skick, har försämrats ytterligare. Grusvägarnas trafikerbarhet har störts av ökat ytmenföre under olika årstider.

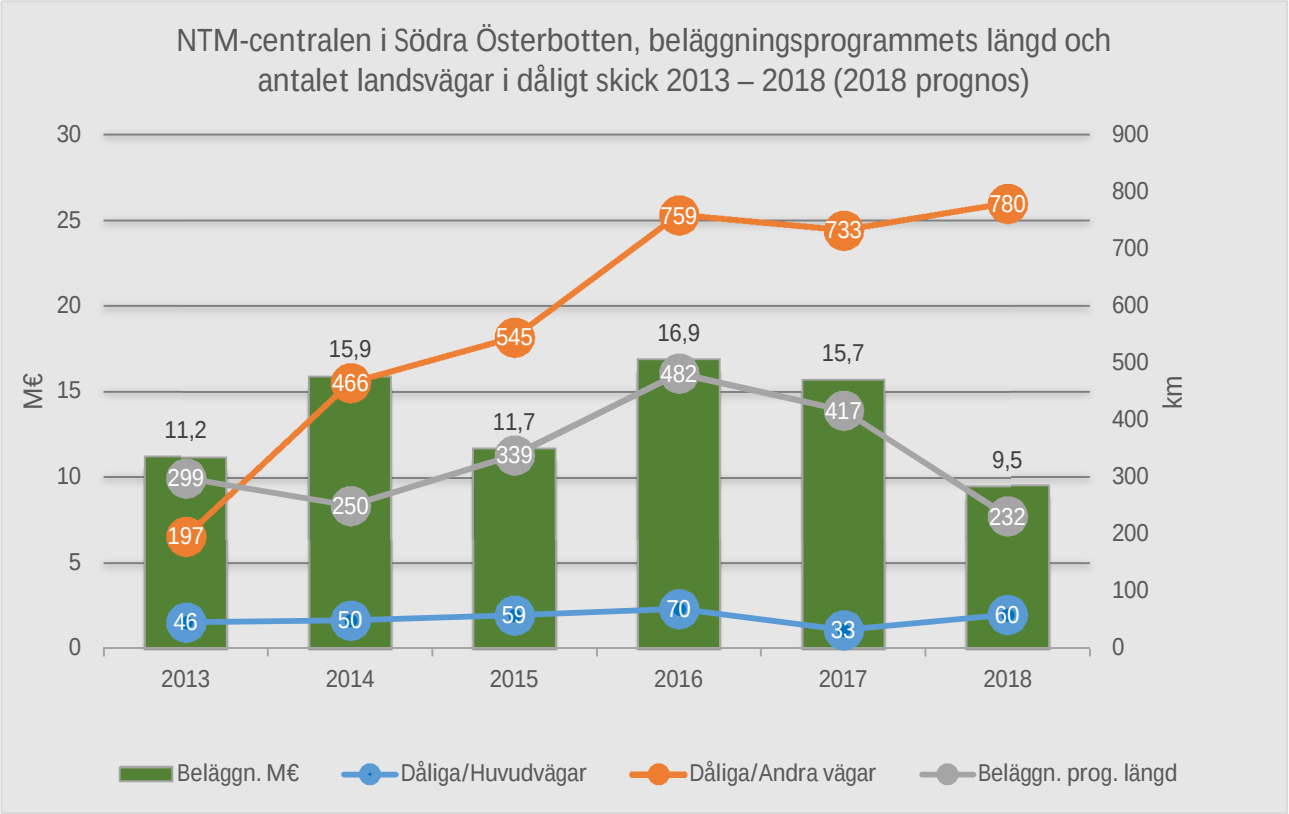


Bild 6. Beläggningsprogrammets längd, beläggningsanslag och landsvägar i dåligt skick åren 2013- 18, NTM-centralen i Södra Österbotten.

Landsvägarnas dagliga skick kan kontrolleras i Trafikverkets webbtjänst Trafikläget, där det finns en karta som visar trafikstörningar, vägarbeten, väglag, viktbegränsningar och andra uppgifter. Av trafiklägeskartan framgår också vinterunderhållsåtgärder som har utförts i vägnätet.

NTM-centralen i Södra Österbotten förfogar över ca 55 miljoner euro i anslag för år 2018. Finansieringens användningsändamål presenteras i bilden nedan:

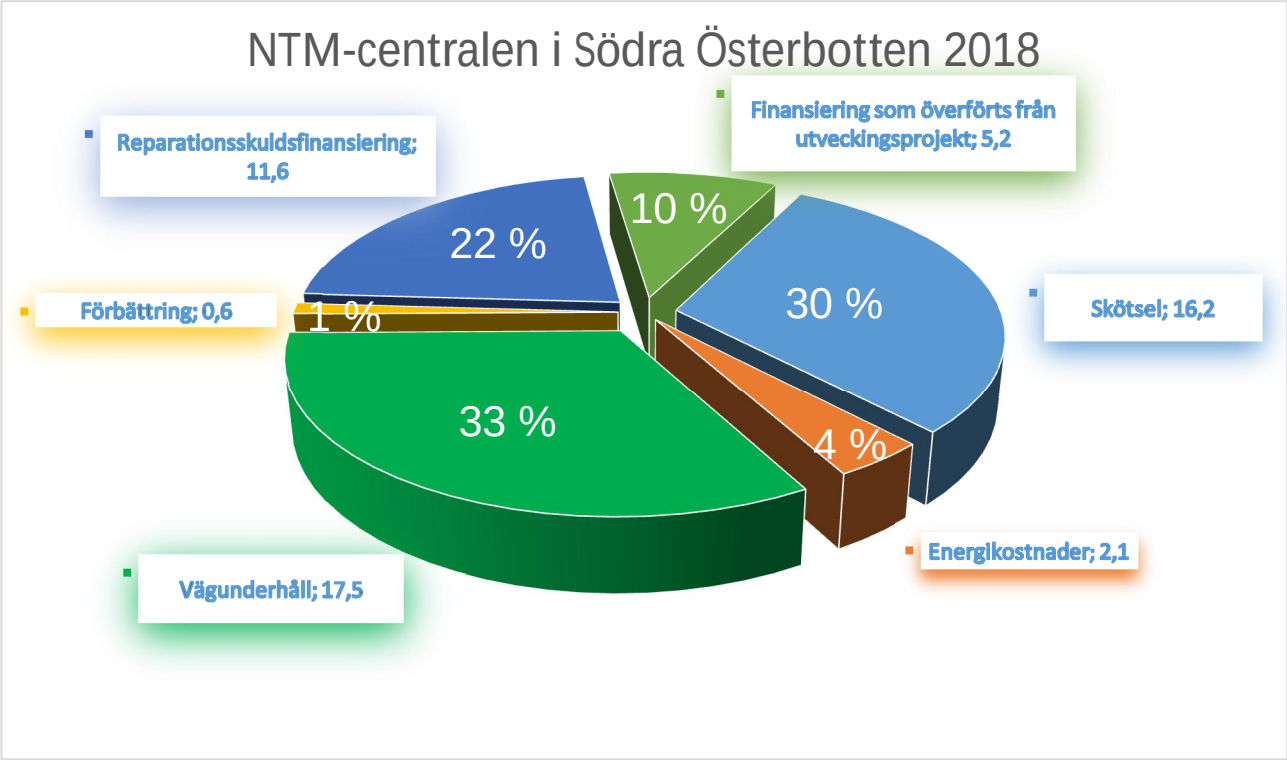


Bild 7. NTM-centralen i Södra Österbotten, anslag år 2018 (M€)

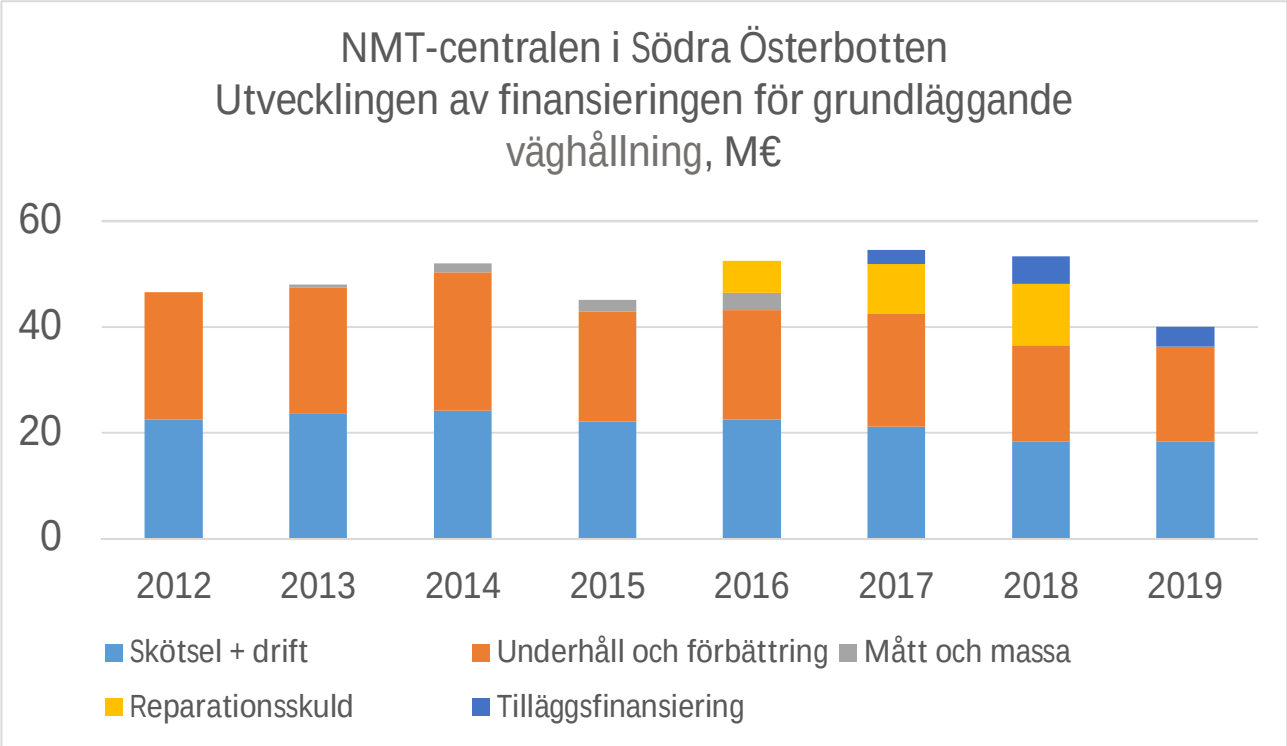


Bild 8. Utvecklingen av finansieringen som NTM-centralen i Södra Österbotten har till förfogande (M€).

2.2 Daglig skötsel samt underhåll av vägnätet

2.2.1 Allmänt

Huvuddelen av finansieringen för väghållningen, ca 36 miljoner euro, används till drift och underhåll. För reparationer av vägar och broar används dessutom ”reparationsskuldspengar” till ett belopp av sammanlagt 27 miljoner euro under åren 2016–18. På NTM-centralen i Södra Österbottens område bestäms nivån på driften och underhållet av landsvägarna genom de riksomfattande verksamhetslinjerna och det anslag som finns till förfogande. En central utmaning med avsikt på vägarnas och broarnas skick är att massan och måtten för tunga fordon har ökat. Klimatförändringen påskyndar nötningen av vägarna och konstruktionerna samt ökar behovet av tilläggsfinansiering.

2.2.2 Skötsel

Verksamhetslinjerna för **vinterunderhållet** fastställer servicenivån för vägnätet vintertid samt de centrala kvalitetskraven när det gäller bl.a. snömängd, halka och jämnhet. Vinterunderhållets servicenivå bestäms på basis av trafikmängden, trafikstrukturen och vägens funktionella klass enligt sex vinterunderhållsklasser. För lättrafiklederna finns en egen serviceklassificering som är indelad i två steg. Vid behov kan servicenivån höjas för en kort tid (riktat underhåll) i anslutningar, branta backar och på enskilda viktiga rutter för näringslivets och skoltransporternas behov. Särskilt när det gäller halkbekämpningen har klimatförändringen gjort att vinterunderhållet är en verklig utmaning. Ständigt varierande förhållanden från köld till blidväder ökar halkan på vägarna. Dessutom förekommer allt fler lokala väderleksfenomen. Problemet är att dylika väderleksförändringar inte kan förutspås, eftersom de inte syns bl.a. på radarbilderna.

Underhållet av trafikmiljön omfattar bl.a. skötsel av grönområden, röjningar och borttagning av sand. Underhållsentreprenaderna (Vasa, Kauhajoki) som börjar i oktober 2018 omfattar inte längre lappningar av beläggningen. Även i andra underhållsentreprenader kommer man att utföra färre beläggningslappningar i framtiden, eftersom anslagen som beviljats för beläggningslappningar, som gjorts i underhållsentreprenaderna, nästan har halverats jämfört med år 2017. I fortsättningen koncentreras underhållslappningarna på lappningar av beläggningsskador som riskerar trafiksäkerheten.
Grönområdena längs landsvägarna har delats in i tre huvudsakliga underhållsklasser genom att granska vägens status i vägnätet, markanvändningen och miljön. Underhållsklassen beskriver områdets allmänna intryck, användning och underhållets kvalitetsnivå. Syftet med underhållet är att utöver trafiksäkerheten beakta miljösynpunkterna och de underhållsresurser som står till buds samt att minska väghållningens och trafikens skadliga konsekvenser för naturens mångfald. Underhållsklassen bestämmer hur ofta och brett området slås såsom även grönområdesunderhållets nivå och frekvens.
Ur trafiksäkerhets- och underhållssynpunkt är den viktigaste underhållsåtgärden i vägmiljön att utsiktsområdena hålls öppna. Slybestånd försämrar sikten och skymmer trafikmärken, hindrar vattenströmningen i diken, stör plogningen och gör att snön samlas i drivor. Om sly börjar växa i en bros koner kan konstruktionerna skadas. Genom att röja slybestånden upprätthålls vägkonstruktionens skick.

Underhåll av grusvägar

Grusvägens skick består av strukturellt skick och ytskick. Grusvägens strukturella skick påverkas med underhåll, som säkerställer grusvägens framkomlighet och konstruktionens funktion. Ytskicket påverkas med underhåll, som säkerställer vägens dagliga trafikerbarhet. Problemet är att nuvarande finansiering innebär knappa mängder krossmaterial för grusning och det är således svårt att hålla grusvägarnas slitlager lämpligt tjockt.
Karakteristiskt för grusvägar är ordentligt snabba förändringar. I många fall uppstår förändringarna genom vattnets och trafikens samverkan. Grusvägens yta och konstruktion utsätts för den största

belastningen när det på våren, hösten eller under varma perioder på förvintern finns för mycket vatten i slitlagret och konstruktionen under det.
Klimatförändringen innebär att de extrema väderleksförhållandena ökar i antal. Därför bedöms att problemen med framkomlighet på grusvägarna kommer att öka ytterligare. Höst- och vintermenföre har blivit vanligare och kan vara ett större problem än det traditionella menföret på våren. På våren botas menföre småningom av soligt, torrare och varmare väder, men den enda hjälpen mot menföre under slutet av året när det är fuktigt, är köld. Detta betyder också att det är en utmaning att hålla grusvägens yta jämn på senhösten. Betydelsen av att upprätthålla dräneringen av grusvägarna framhävs.

2.2.3 Underhåll av vägnätet

I underhållet av **beläggningarna** riktas grundfinansieringen fortsättningsvis huvudsakligen till det livligt trafikerade vägnätet. Med reparationsskuldsfinansieringen görs reparationer, beläggningar och konstruktionen förbättras under åren 2016–2018 i synnerhet på medelmåttligt trafikerade regionvägar som är viktiga för näringslivet. Under de senaste åren har finansieringen knappast alls gett möjligheter till att förbättra vägkonstruktionen. Mängden beläggningar som förnyas varje år påverkas av finansieringen och utvecklingen av priset på bitumen. Varje år beläggs ca 250–300 km väg med basfinansieringen, vilket gör att huvudvägarnas beläggningar kan hållas huvudsakligen i nuvarande skick. Särskilt i det lågtrafikerade vägnätet fortsätter beläggningarna dock att förfalla och antalet lappningar ökar ytterligare. Inom väghållningen ökar mängden lappningar när vägnätets skick blir sämre och lappningarna inom underhållet huvudsakligen överförs till väghållningsentreprenaden. Mer uppmärksamhet än tidigare fästs vid dränering och vägrenarnas skick. Vägmarkeringarna hålls i tillfredsställande skick.

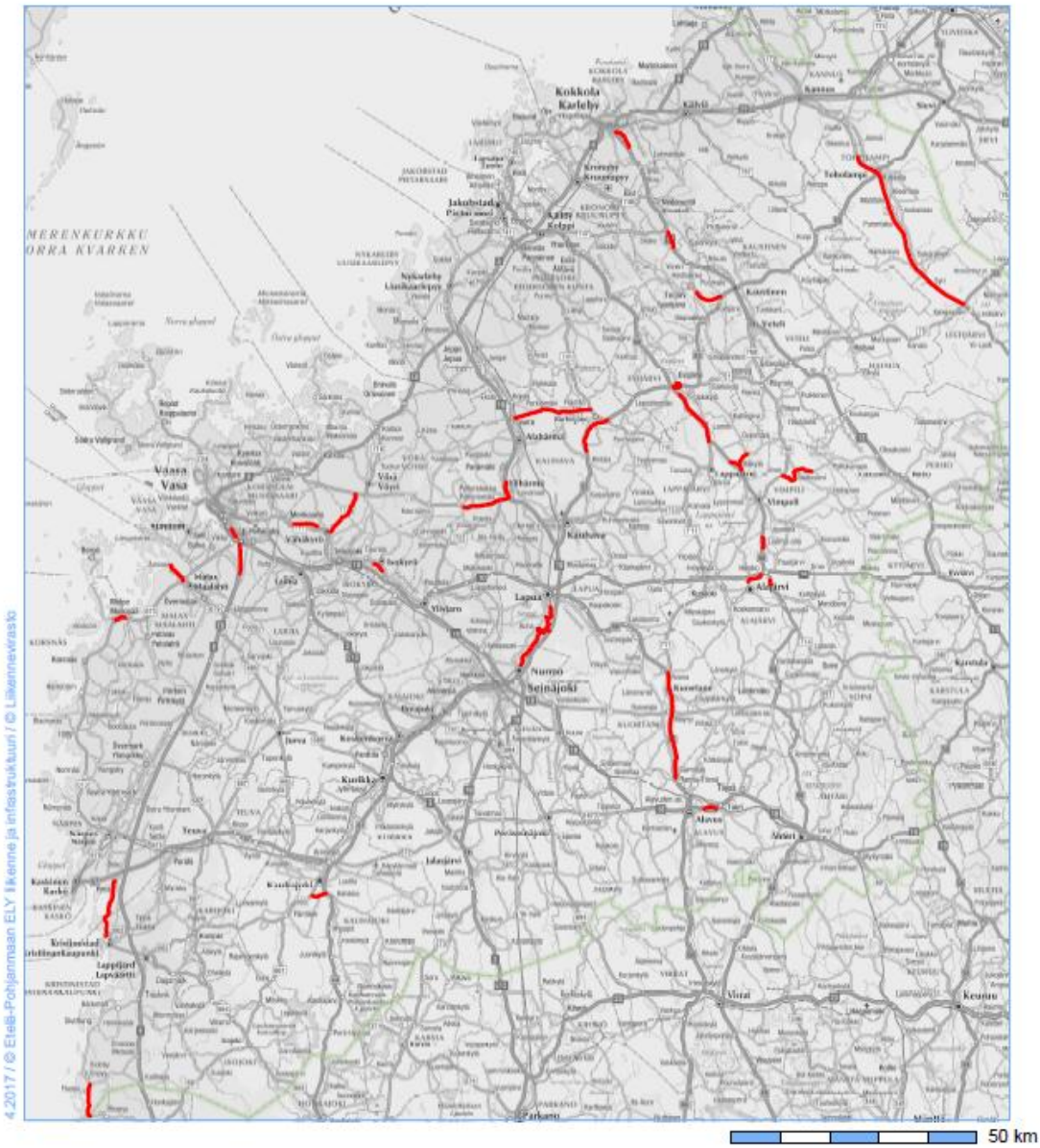


Bild 9. NTM-centralen i Södra Österbotten, beläggningsentreprenader år 2018.

Förbättringar av **grusvägarnas** konstruktion görs på ca 5–6 km i året. I framtida entreprenader för regionunderhållet måste dessa projekt slopas och pengarna användas till krossgrus som används vid menföre för att trygga grusvägarnas trafikerbarhet. Med reparationsskuldsfinansieringen förbättras dock sammanlagt ca 100 km grusvägar under åren 2016–2018. Åtgärderna riktas till livligt trafikerade grusvägar som är viktiga för näringslivet och där det är problem med menföre. De övriga grusvägarnas skick kan försämras, eftersom det måste dras ner på grusningar och dikningar och vintrarna kan vara milda och kortare än tidigare. I NTM-centralen i Södra Österbottens område är ytmenföret ett specialproblem som under de senaste åren har inträffat ofta även på hösten och t.o.m. på vintern.

2.2.4 Broar

Inalles förnyas och grundrenoveras 10–15 **broar** per år. Tyngdpunkten för grundförbättringarna ligger fortsättningsvis på broar från 1950–1970-talen och rörbroar i dåligt skick. I första hand repareras broar som är i dåligt skick på huvudvägarna. Broarna som är i dåligt skick finns dock till största del på de mindre trafikerade vägarna, där även tyngdpunkten för verksamheten kommer att ligga.

År 2018 förnyas 3 broobjekt med hjälp av finansiering för att öka massan och måtten (ca 1,8 M€), som överförts från år 2017, så att de motsvarar nuvarande tillåtna fordonsvikter: Kuhan silta i Jalasjärvi, Rauman silta i Kaustby och Mäntyharjun silta i Perho.

Andra betydande broreparationer som fortsätter år 2018 är Fårholmsbron (och Fårholmsbron II) i Larsmo (ca 2,7 M€). Reparationen av bryggkonstruktionerna vid färjfästet i Bergö fortsätter år 2018.

Dessutom förnyar NTM-centralen ca 3 rörbroar och reparerar små skador på broarna.

I NTM-centralen i Södra Österbottens område finns sammanlagt 1409 broar, av vilka 55 är i dåligt skick och 8 i mycket dåligt skick (se bilden 10).

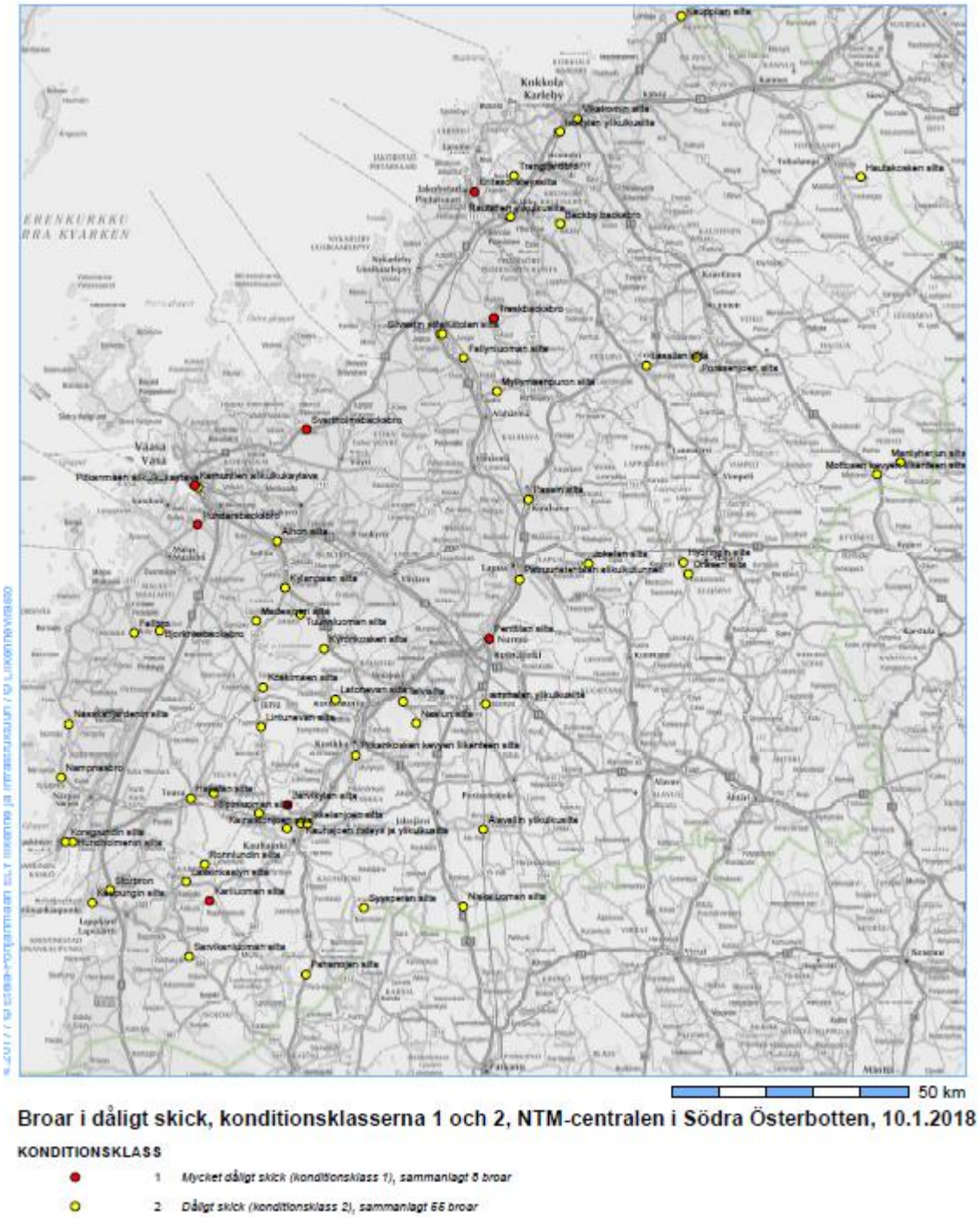


Bild 10. NTM-centralen i Södra Österbotten, broar i dåligt skick.

2.2.5 Vägbelysning

Under planeringsperioden sparas utgifter och energi genom att vägbelysningen släcks nattetid. För närvarande släcks belysningen nattetid längs ca 114 km vägar och ca 23 km lättrafikleder. Dessutom kommer belysningens effekt att dras ner nattetid längs ca 150 km allmänna vägar. Under sommaren släcks också belysningen under 6 veckors tid på båda sidorna av midsommar.

När gammal belysning förnyas byts lamporna ut till energisparande Led-lampor

Dessutom genomför NTM-centralen ett pilotprojekt för intelligent styrning av vägbelysningen på riksväg 18 på avsnittet Roves–Keskinurmontie. Projektet utförs på ca 6 km. Objektet belyses med LED-lampor och metoden grundar sig på den genomsnittliga trafikmängden (KVL), enligt vilken definieras hur länge belysningen är på och effektsänkningen. Belysningen tänds/når full effekt när ett fordon närmar sig och mattas till definierad nivå när fordonet har passerat belysningspunkten.

Med hjälp av telematik kan man förbättra säkerheten och smidigheten i trafiken. Telematisk utrustning används bl.a. för att följa trafiken och väglaget samt för att förutse underhållsåtgärder, vid variabel styrning av trafiken och för automatisk hastighetsövervakning. Den telematiska anordningen har tätare underhållsbehov än andra vägkonstruktioner. Med hjälp av telematik kan trafikförhållandena förbättras utan större investeringar.

2.3 Förbättring och investeringsobjekt

NTM-centralerna har inte beviljats någon fritt programmerbar finansiering för investeringar i vägförbättringar för de närmaste åren. Alla vägförbättringsinvesteringar som görs de närmaste åren verkställs med separat finansiering. Finansieringskällorna utgör kommunal finansiering, finansiering inom ramen för temat massa och mått samt reparationsskuldsfinansiering.

Under programperioden är det också möjligt att genomföra en mindre investering i Mellersta Österbotten, som finansieras via EU:s regionutvecklingsfond. Projektet har ännu inte överenskommits.

Med finansieringen för massa och mått som överförts till år 2018 förbättras bärkraften hos ytterligare 3 broar.

De planerade projekten är bl.a.

- riksväg 8, förbättring av den södra trafikleden i Karleby
- planering av lättrafikleder i Kannus
- landsväg 661 Storå-Päntäne, Kauhajoki och Storå
- stamväg 68 Edsevö–Jakobstad förbättring, Pedersöre och Jakobstad
- förbättring av riksväg 16 och landsväg 7421, Höykkylä, Alajärvi
- landsväg 749, anslutningsarrangemang vid Fårön, Jakobstad
- förbättring av stamväg 68 i centrum av Vimpeli
- översiktsplan för stamväg 67 Ilmajoki–Seinäjoki
- översiktsplan för riksväg 3 Laihela–Vasa
- landsvägens 7115 lättrafikled, Alajärvi

2.4 Programmet för reparationsskulden 2016–2018

Ett spetsprojekt i regeringsprogrammet är att starta ett program för att minska reparationsskulden i trafiknätet och använda 600 miljoner euro för ändamålet i hela landet. Av reparationsskuldsprogrammets 600 miljoner euro riktas ungefär hälften till väghållning och resten till ban- och vattenvägsobjekt samt till digitalisering. Programmet verkställs under åren 2016–2018.

Tack vare tilläggssatsningarna kan finansiering riktas till reparation av utöver huvudvägnätet även region- och förbindelsevägnätet under de närmaste åren. På grund av vår splittrade

samhällsstruktur och omfattande vägnät räcker finansieringen dock endast till att utvidga beläggningsprogrammet och till att reparera vägar i det mest kritiska skicket och de värst skadade broarna. Med dessa pengar kan vägarnas geometri knappast förbättras, men det allt tilltagande förfallet av vägarna och broarna kan stoppas. NTM-centralen bad regionens näringsliv att utse de mest brådskande förbättringsobjekten i förbindelsevägnätet. De viktigaste förbättringsobjekten togs fram genom att förena dessa svar med NTM-centralens egna uppgifter om vägnätets och broarnas skick.

Med reparationsskuldsfinansieringen utförs i huvudsak åtgärder som syftar till att förlänga vägnätets livscykel, men även några vägförbättringar har rymts med i programmet. Stamväg 68 förbättras mellan Evijärvi och Ina genom att bredda och förstärka körbanan. Stamväg 68 förbättras mellan Edsevö och Jakobstad genom att ta bort punkter som stör främst den tunga trafiken. Med denna finansiering kan också två broreparationer med betydande kostnader utföras; Lassilan silta på stamväg 63 i Evijärvi förstärks och överfartsbron över järnvägen på stamväg 68 i Kållby i Bennäs förnyas så att den till bärkraften motsvarar landsvägstrafikens behov och blir så lång att järnvägstrafiken kan löpa utan hinder.

Länk till objekten i reparationsskuldsprogrammet finns på kartan på trafikverkets webbplats:

Åtgärdsprogrammet för att minska reparationsskulden för trafiknätet 2016–2018

2.5 Tilläggsprogram 2017- 2019

Regeringen beslöt att flytta 364 miljoner euro från utvecklingsprojekten till basväghållningen åren 2017–2019. Av detta beviljas NTM-centralen i Södra Österbotten sammanlagt 11,7 miljoner euro för tre projekt.

År 2017 börjar förbättringen av riksväg 19 i Lappo. I projektet byggs den planskilda anslutningen i Kovero vid anslutningen på riksväg 19 och landsvägarna 6991/7044 och den planskilda anslutningen vid riksväg 19 och stamväg 66 förbättras. Projektets kostnadsberäkning är 5,75 miljoner euro. Lappo stad deltar i kostnaderna för förbättringen.

År 2017 påbörjades också arrangemangen för riksväg 3 och stamväg 67på avsnittet Kurikankylä–Saarenkylä. Projektets kostnadsberäkning är 5,9 miljoner euro. Kurikka stad ansvarar i huvudsak för dessa kostnader.

År 2018 inleds förbättringen av Vasa förbindelseväg landsväg 724 vid Metviken. Projektet finansieras tillsammans med Vasa stad. Projektets kostnadsberäkning är 11,3 miljoner euro.

Länk till kartan över objekt som fått tilläggsfinansiering för bastrafikledshållning, på Trafikverkets webbplats:

Tilläggsfinansieringen av bastrafikledshållningen

Flera **kommunala investeringar** i landsvägsnätet görs under programperioden. Kommunerna beslutar om finansieringen av dem och genomföringstidpunkterna. De kommunalt finansierade projekten är i huvudsak sådana som förbättrar den lätta trafikens säkerhet och förbättringar av anslutningar som förutsätts för utveckling av markanvändningen. År 2018 startar eller fortsätter byggandet av följande lättrafikleder: Kukkolantie (landsväg 17848) i Kauhava, Västerbyvägen

(landsväg 17979) i Larsmo, Södra Lappfjärdsvägen och Nybrovägen (landsväg 17043 och 17044) i Kristinestad, Lestintie (landsväg 775) i Toholampi samt Etserivägen (riksväg 18) i Alavo.

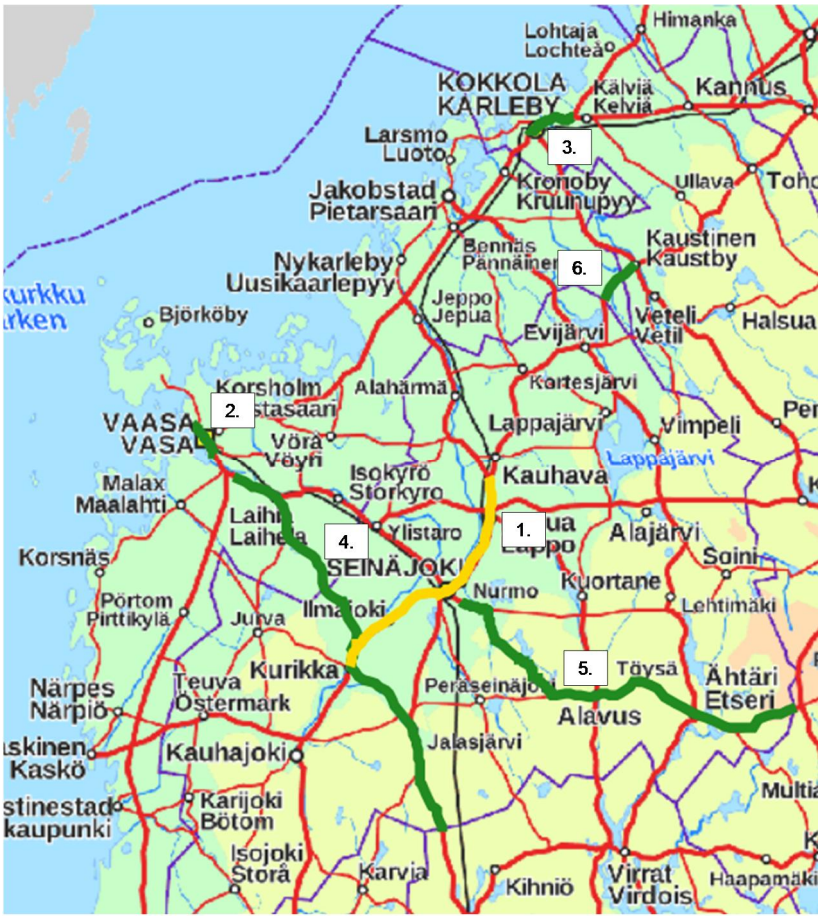
Bland regionens stora investeringsprojekt fortsätter trafikarrangemangen vid riksväg 3/riksväg18 i Laihela med **Trafikverkets** finansiering under dess ledning.

Trafikverket; Projekt under byggnad (hela Finland)

3 Betydande projekt som väntar på finansieringsbeslut

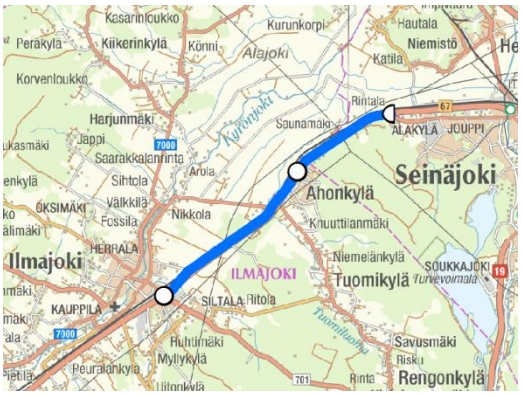
NTM-centralen har ansett att 6 vägavsnitt i behov av förbättring (se kartan) är viktiga nya investeringshelheter. Av dessa väntar en del på finansieringsbeslut medan andra förutsätter att förberedande planer och vägplaner utarbetas.

1. Utveckling av stamväg 67 och riksväg 19 på avsnittet Kurikka - Kauhava
2. Förbättring av landsväg 724 Vasa förbindelseväg
3. Förbättring av riksväg 8 på avsnittet Karleby hamnväg - riksväg 28
Hankekortti Vt 8 Kokkolan keskustan kohta .pdf (på finska)
4. Utveckling av riksväg 3 på avsnittet Korsholm - Birkalands gräns
5. Utveckling av riksväg 18 på avsnittet Seinäjoki - Jyväskylä
6. Förbättring av stamväg 63 på avsnittet Ina - Kaustby


Himanka
Lohtaja
Lochteå
KOKKOLA
KARLEBY
Kälviä
Kelviå
Kannus
Larsmo
Luoto
3.
Jakobstad
Pietarsaari
Kronoby
Kruunupyy
Ullava
Kaustinen
Kaustby
Nykarleby
Uusikaarlepyy
Bennäs
Pännäinen
6.
Jeppo
Jepua
Veteli
Vetil
Halsua
Björköby
Evijärvi
Korsholm
Korsnäs
Alahärmä
Kortesjärvi
2.
VAASA
VASA
Lappajärvi
Vimpeli
Vörå
Vöyri
Lappajärvi
Kauhava
Malax
Maalahti
Isokyrö
Storkyro
Laihia
Laihela
4.
Ylistaro
1.
Alajärvi
SEINÄJOKI
Soini
Kuortane
Nurmo
Pörtom
Pirttikylä
Jurva
Ilmajoki
Lehtimäki
Kurikka
5.
Töysä
Ähtäri
Etseri
Närpes
Närpiö
Teuva
Östermark
Peräseinäjoki
Alavus
Jalasjärvi
Kaskö
Kauhajoki
Karijoki
Bötom
Isojoki
Storå
Karvia
Kihniö
Virrat
Virdois
Haapamäki

Rv 3, Tammerfors-Vasa
På förbindelseavsnittet Tammerfors–Vasa bör trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken förbättras.
Planberedskapen i projektet för förbindelseavsnittet
är god och kostnadsberäkningen är 158 milj. euro.
Hankekortti Vt 3 Tampere - Vaasa.pdf (på finska)

Rv 8/Regionalväg 724, Vasa förbindelseväg–Alskatvägen
Vägavsnittet med två filer stockar sig och en del av trafiken från huvudvägen styrs till gatunätet. Vägavsnittet bör göras om till en fyrfilig väg och tre planskilda anslutningar byggas.
Totalkostnaderna för förbättringsåtgärderna är 103 milj. euro, av vilket Vasa stads andel är ca 40 %. Det första skedet, Metviken-Brändö, har fått löfte om tilläggsfinansiering för basväghållningen. Bygget inleds år 2018.
Hankekortti Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystie.pdf (på finska)



Stamväg 67 Ilmajoki-Seinäjoki
Vägavsnittet har livlig trafik och är olycksdrabbat och det är skäl att bredda vägen så att den blir fyrfilig samt att bygga tre planskilda anslutningar och genomföra andra arrangemang för att förbättra säkerheten. För avsnittet bör en generalplan och en miljökonsekvensbedömning göras, dessa har inte ännu påbörjats. De totala kostnaderna för projektet är 39 miljoner euro.
Hankekortti Kt67 Ilmajoki - Seinäjoki.pdf (på finska)

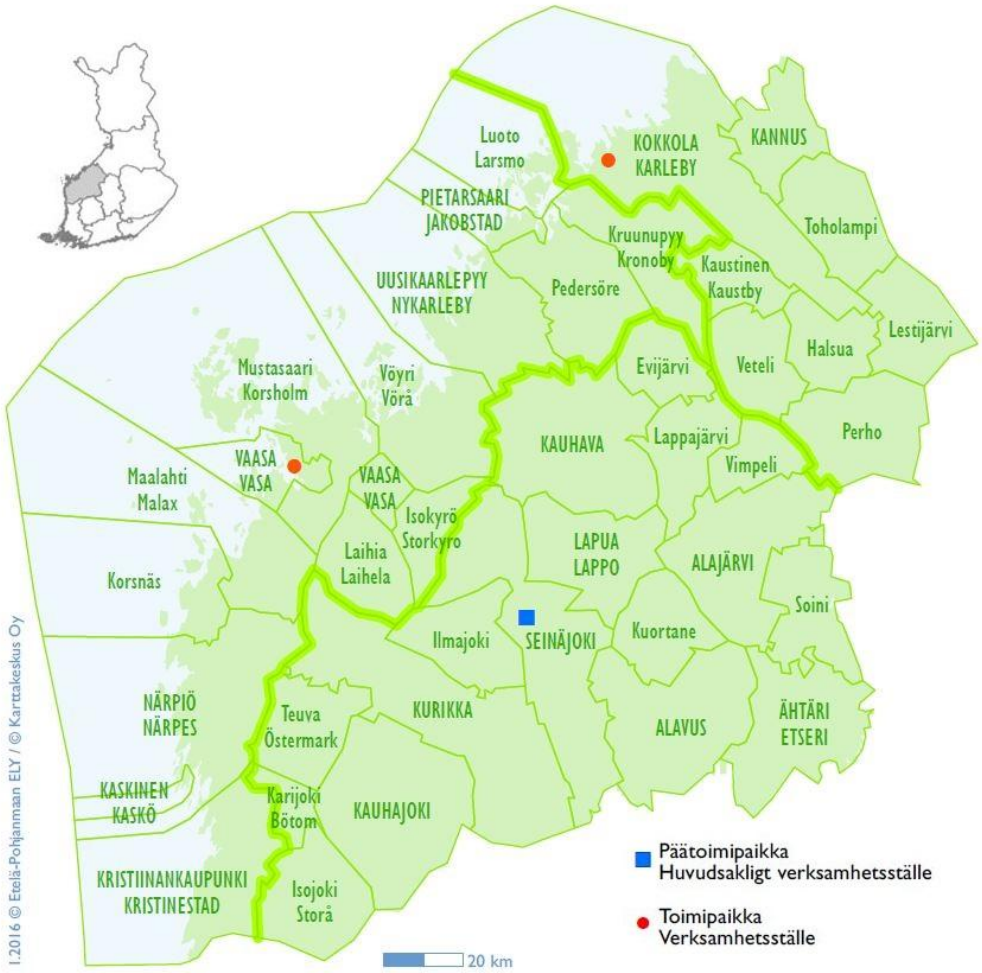
Rv 19, Seinäjoki-Lappo
På avsnittet mellan Seinäjoki och Lappo bör smidigheten i trafiken och trafiksäkerheten förbättras. Under den första fasen byggs omkörningsfiler och anslutningar förbättras. Planerna är under omvärdering. Kostnaden för att förbättra hela vägavsnittet är 28 miljoner euro.
Hankekortti Vt 19 Seinäjoki - Lapua.pdf (på finska)

Rv 8 Vasa–Uleåborg
På förbindelseavsnittet Vasa–Uleåborg finns det behov av att förbättra trafiksäkerheten och trafikens smidighet. Planeringen utgår från trafikrevolutionstanken med tyngdpunkt på trafiksystem- och näringslivets synpunkter. För mindre objekt finns färdiga vägplaner. Kostnadsberäkningen för hela förbindelseavsnittsprojektet är 116 miljoner euro.
Hankekortti Vt 8 Vaasa - Oulu.pdf (på finska)

Rv 18 Laihela–Seinäjoki
Syftet med projektet är att stegvis förbättra trafikens servicenivå på riksväg 18. Målet är att väsentligt förbättra trafiksäkerheten och -smidigheten för långväga transporter och persontrafik.
skede 1 senast år 2025; 16 milj. euro
skede 2 senast år 2030; 17 milj. euro (totalt 33 milj. €)
skede 3 senast år 2040; 23 milj. euro (totalt 56 milj. €)
Hankekortti Vt 18 Laihia-Seinäjoki.pdf (på finska)

Omkörningsfil med mitträcke
Projekt
Fyra körfiler
Byggande av planskild anslutning
Förbättring av planskild anslutning

Stamväg 67 Ina–Kaustby
På förbindelseavsnittet Ina–Kaustby finns det behov av att förbättra vägavsnittets horisontala och vertikala geometri samt att bredda vägen, vilket även gör att vägens bärkraft blir bättre. Vägplanen för avsnittet Evijärvi–Ina (13,8 km) är färdig och vägen breddas under åren 2017 och 2018 så att den motsvarar kraven som trafiken ställer. Kostnadsprognosen är 3,6 milj. euro. Planeringen av avsnittet Ina–Kaustby har ännu inte påbörjats. Kostnadsprognosen för hela projektet är 13,8 milj. euro.
Hankekortti Kt 63 Evijärvi - Kaustinen.pdf (på finska)



Ta kontakt

Postadress:
PB 156, 60101 Seinäjoki

E-post:
fornamn.efternamn@ntm-centralen.fi

Trafikens kundservice
0295 020 601

Vägtrafikantlinjen
0200 2100

Direktör, Trafik och infrastruktur
Anders Östergård, tfn 0295 027 766
Enhetschef, Väghållningsplanering
Vesa Leino, tfn 0295 027 733

Enhetschef, Trafiksystem
Jarmo Salo, tfn 0295 027 754

Verksamhetsstyrningschef
Jarmo Eskola, tfn 0295 027 715

NTM-centralen i Södra Österbotten

Trafik och infrastruktur

Besöksadress:

Korsholmsesplanaden 44
65101 Vasa
tfn 0295 027 500

www.ntm-centralen.fi/sodraosterbotten