

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 217/2025 rd

Svar på skriftligt spørgsmål om bedömning av vilka vägsträckor som ska beläggas på nytt

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørgsmål SS 217/2025 rd undertecknat av riksdagsledamot Marko Kilpi / saml m.fl.:

På vilka grunder och hur bedömer Trafikledsverket och NTM-centralerna de väg-sträckor som ska beläggas på nytt,

genomför man tillräckligt omfattande helhetsbedömningar av vägarna, utifrån vilka man mer grundligt kan utreda deras skick och de rätta åtgärderna och

på vilket sätt kan man förbättra bedömningen av vägnas skick och en korrekt och att investeringarna riktas in på ändamålsenligt sätt?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

I Finland finns 78 000 km statliga vägar, varav 50 500 km är belagda. Det eftersatta underhållet av vägarna har redan i flera år ökat och uppgår för närvarande till cirka 2,5 miljarder euro. Behoven är enorma och regeringen ser med allvar på att ta igen och stoppa ökningen av det eftersatta underhållet. Regeringen lyckades stoppa ökningen av mängden vägkilometer som är i dåligt skick ifjol med hjälp av tilläggsanslag och i den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen) som håller på att uppdateras betonas nödvändigheten av en permanent höjning bastrafikledshållningens nivå. I Finland går 90 procent av tonnaget och största delen av personerna på gummihjul. Detta innebär att väginvesteringarna måste även i fortsättningen prioriteras framför smidighet i vardagen, trafiksäkerheten, den militära mobiliteten, försörjningsberedskapen och näringslivets verksamhetsförutsättningar.

Landsvägarna är nationellt indelade i olika funktionella klasser på basis av vägens trafikmängd (inkl. tung trafik), deras regionala betydelse och samhällseliga konsekvenser. En livlig väg vittrar snabbare på grund av trafikbelastningen, men dess konditionskriterier är också högre.

Bedömningen av vägnasnitt som ska beläggas på nytt grundar sig på riksomfattande riktlinjer för reparation av belagda vägar och på anvisningar för programmering och planering av beläggningar.

Till grund för valet av objekt görs regelbundet konditionsmätningar. I dessa är det spår, ojämnheter och skador som är de viktigaste faktorerna vid valet av objekt. Vid valet utnyttjas dessutom information om vägdräneringens skick och beläggningens tjocklek i förhållande till trafikbelastningen samt vägens underhållshistoria. Utifrån dessa identifieras vägar som kräver reparationsåtgärder.

Konditions- och registeruppgifterna kompletteras med terrängbesök för att säkerställa huruvida det räcker med att enbart förnya beläggningen eller om man måste vidta åtgärder för att förbättra eller reparera konstruktionen. Om det behövs mer omfattande åtgärder utarbetas en plan för förbättring av vägens konstruktion. Till stöd för planerna för förbättring av konstruktionen görs bärighetsmätningar, geotekniska markundersökningar, materialundersökningar och andra mätningar och resultaten från dessa analyseras för valet av rätt åtgärd. Det slutliga valet och tidpunkten för åtgärden beror på den tillgängliga finansieringen och dess prioritering.

Med hjälp av moderna konditionsmätningar kan man räkna ut olika nyckeltal med vilka man kan stöda ovan nämnda process för reparation av beläggningar. Trafikledsverket utvecklar kontinuerligt bedömningen av vägnas skick och verksamhetssätt och processer i anslutning till effektivare inriktning av investeringar. Det pågår många forsknings- och utvecklingsprojekt i anslutning till detta; i forskningsprogrammet Pehko (Förutseende skötsel och underhåll av beläggningar) har spårbildningshastigheter pilottestats, med vilka man kan identifiera vägavsnitt som vittrar snabbt för en noggrannare granskning. Dessutom pågår ett projekt för att utveckla ett strukturellt konditionsindex samt ett samprojekt med Trafikverket i Sverige och VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) där man har utvecklat ett strukturellt nyckeltal som baserar sig bland annat på kontinuerlig böjningsmätningar.

Genom en långsiktig höjning av anslagsnivån för bastrafikledshållningen kan underhålls- och reparationsåtgärderna genomföras mer framförhållning och i rätt tid. Detta skulle förbättra åtgärdernas effektivitet på lång sikt, minska det eftersatta underhållet och öka trafikledernas säkerhet, driftsäkerhet och kostnadseffektivitet. Under denna regeringsperiod har man redan anvisat sammanlagt 450 miljoner euro i tilläggsanslag för bastrafikledshållningen och även för nästa år utlovas tilläggsfinansiering.

Helsingfors 26.6.2025

Kommunikationsminister Lulu Ranne