**Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista**

Kysymys 1: Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi ja miten kunto pitäisi määritellä?

* Rahoitus nykyisellä tasollaan on selkeästi riittämätön. Tämä on johtanut ylläpitotoimenpiteiden suhteen tilanteeseen, jossa toimintatapa ei kaikilta osin ole kestävä; valitut toimenpiteet mitoitetaan liian kevyeksi (uusiopintausmenetelmien käyttö soveltumattomille kohteille, rakenteenparantamistoimenpiteiden liian kevyt mitoitus) - välitöntä korjausta vaativien toimenpiteiden lykkääminen osaltaan heikentää tilannetta ja vain pahentaa yksittäisiä ongelmia. Liian kevyet toimenpiteet eivät yksinkertaisesti kestä. Päällystystoimenpiteiden pitkäaikaiskestävyyttä verottaa selkeästi Suomessa alhaiseksi määritellyt päällystemassojen sideainepitoisuudet - tämä verrattuna esimerkiksi Ruotsin vastaaviin. Korjausvelan pienentämiseen tähtääviä toimenpiteitä tulisi jatkaa tasaisesti tulevaisuudessakin.
* Tärkeää on pitää päätieverkko hyvässä kunnossa, mutta myös alemman tiestön kunto pitäisi pystyä turvaamaan. On nähtävissä, että lähivuosina on laukeamassa merkittävä määrä tarpeita 2000-luvun alun ’talouspäällysteillä’. Turvallinen liikkuminen on lähtökohta, on selkeitä merkkejä siitä, että tämä on nykyisellä tasolla alemmalla tieverkolla vaarantumassa.
* Perusväylänpidon rahoitukseen pitäisi saada pitkäjänteisyyttä. Niukkuuden vallitessa rahoitus tulisi kohdentaa ensisijaisesti liikennemäärän ja kuljetussuoritteiden perusteella.

Kysymys 2: Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?

* Ylläpidon tehokkuutta voitaisiin lisätä mm purkamalla ´turhia´ normeja ja rajoitteita, esim asfaltin kuljetuksien ajoaikarajoitukset, päällystysurakoiden välitavoitteet, yötyörajoitteet jne. Lausunnolla olevan työaikalain ehdottamat kiristykset ylityökiintiöhin kausityössä olisivat paha takaisku päällystysalan tuottavuudelle toimittaessa kausiolosuhteissa.
* Ylläpitotoimenpiteiden valintaan ja niiden määrittelyyn tulisi kiinnittää huomiota; omaisuudenhoitotapa tulisi olla kestävän kehityksen mukainen – oikeat, kestävät toimenpiteet. Osaaminen tilaajaorganisaatiossa on tässä keskiössä.
* Tilaajaosapuolen tulisi esimerkiksi digitalisaation hyödyntämiseen liittyen keskittyä siihen mikä palvelee sopimuksenmukaisuuden varmistamista. Läpinäkyvyyden parantamisen ja sen myötä hankittavien palveluiden ja tuotteiden laatutason varmistaminen osalta on selkeästi kehitettävää. Pidemmät takuuajat sekä nykyistä paremmat ja laadultaan tasaisemmat takuuajan käytännöt tehostaisivat osaltaan käytetystä rahoituksesta saatavaa hyötyä, tässä innovointien mahdollistaminen on myös tärkeää.
* Tilaajaorganisaatioihin suunnitellut muutokset (maakuntauudistus) sisältää paljon kysymysmerkkejä. Toimiva, osaava ja ammattitaitoinen sekä omistajuuden oikealla tavalla kokeva organisaatio on perusedellytys. Pahimmassa tapauksessa uudistus luo uutta byrokratiaa ja eriyttää eri tilaajaorganisaatioita toisistaan ja toimintatapojen sekä tulkintojen erilaisuus aiheuttaa ongelmia. Osaaminen ja sen katoaminen tilaajaosapuolella on kysymysmerkki. Alalle luodut yhteiset tarjousasiakirjat ja toimintatavat ovat vaarassa hävitä, mikä saattaa aiheuttaa alueellista epätasalaatuisuutta hoidon ja ylläpidon laatutasoon. Lisäksi riskinä on, että urakoita tullaan kilpailuttamaan pienemmissä kokonaisuuksissa, mikä vähentää alan tuottavuutta – tämä tosin saattaa alentaa markkinoilletulokynnystä.
* Urakoitsijaosapuolen innovaatiomahdollisuuksien hyödyntäminen nykytilanteessa on vähäistä, merkittävä potentiaali jää tällä hetkellä hyödyntämättä. Erityisesti alemmalla tieverkolla tulisi olla mahdollista kokeilla uusia vaihtoehtoja ja menetelmiä – hyviä esimerkkejä edullisista mutta toimivista ratkaisuista löytyy esimerkiksi Yhdysvalloista.

Kysymys 3: Jos perusväylänpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitusta tulisi priorisoida? Millä perusteilla?

* Rahoitus tulisi kohdentaa ensisijaisesti liikennemäärän ja kuljetussuoritteiden perusteella. Päätieverkko tulee olla tärkein priorisointikohde, mutta myös alempi verkko tulisi pitää tyydyttävässä kunnossa – keinovalikoimaa tulisi miettiä tarkoin lähtökohdasta mikä toimenpide ajaa asiansa ja mikä ei. Tulisi olla varaa tehdä sellaisia korjauksia, jotka parantavat tiestön pitkäaikaiskestävyyttä, jotta panostuksille saadaan paras mahdollinen tuotto - kestävällä tavalla. Tämä edellyttää kestävää toimintamallia toimenpiteiden suunnittelussa ja teettämisessä sekä ymmärrystä tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksesta pitkällä aikavälissä – osaamisen ja ammattitaidonmerkitys sekä omistajuuden oikealla tavoin kokemisen merkitys korostuu.

Kysymykset 4-8: Rahoitusmallit?

* Tärkein tavoite tienhoidon ja ylläpidon oikean rahoitusmallin valinnalle on pitkäjänteisyys. Nykyinen budjettiperusteinen rahoitus vaihtelee vuosittain paljon, erityisesti tienpäällystyksessä, mikä vaikeuttaa alan toimijoiden mahdollisuuksia kehittää toimintaa ja tehdä järkeviä investointeja. Pitkäjänteinen rahoitusohjelma mahdollistaisi järkevän hankeohjelmoinnin eri toimintavuosille, mikä loisi näköalaa markkinaan kaikille alan toimijoille ja sidosryhmille. Tieliikenteestä kerättävien maksujen korvamerkintä nykyisen rahoitustason nostamiseksi tulisi rohkeasti toteuttaa.
* Väylien kehittämisen rahoitus tulisi suunnitella erillisenä asiana hoidosta ja ylläpidosta, tarvittaessa käyttäen yksityisrahoitusta. Niukkuuden vallitessa on vastuullista toimintaa pitää ensisijaisesti huolta olemassa olevasta väyläomaisuudesta valtion varoin. Tieverkon käyttömaksut tieverkon joidenkin osien osalta mahdollistavat rahoittamiseen valtion talousarvion ulkopuolelta ja mahdollistavat kehittämiskohteiden itsenäisen rahoittamisen, nykyteknologia mahdollistaa tarvittavan läpinäkyvyyden.