YIT:n vastaukset parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän sidosryhmäkuulemiseen

1. Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määritellä?

Onko liikenneverkon nykyinen kunto hyväksyttävällä tasolla? Voiko korjaus-velan antaa kasvaa vai pitäisikö sitä vähentää?

Liikenneverkon kunto ei ole hyväksyttävällä tasolla. Taso vaihtelee alueellisesti huomattavasti, eikä korjausvelkaa välttämättä ole siellä missä liikennesuoritteita on vähän, vaan monesti siellä missä liikennöidään paljon. Esimerkkinä pääkaupunkiseudun päällysteiden kunto.

Jos korjausvelkaa tulisi vähentää, mille verkon osalle ja minkä tyyppisiin ongelmiin vähentäminen tulisi ensisijaisesti kohdistaa? Millä perustein?

Ylemmän luokituksen tieverkolle, jossa liikennesuoritteiden määrät ovat suuria.

Miten perusväylänpidon rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määritellä pitkällä aikavälillä?

Mikäli kokonaisrahoituksen ei haluta kasvavan, tulee hyväksyä alemman tieverkon korjausvelan kasvaminen lähitulevaisuudessa. Näin voidaan kohdistaa rahoitusta sinne missä se hyödyntää suurinta osaa tienkäyttäjistä.

2) Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?

Millaisia tehostamismahdollisuuksia väylänpidossa voisi olla? Toimivatko väylänpidon palvelumarkkinat tehokkaasti? Millaisina näette toimintaympäristön tulevien muutosten vaikutukset väylänpidon tehokkuuteen?

Kts. kohta 3 tehostamismahdollisuuksien osalta.

Palvelumarkkinat toimivat kohtuullisesti, mutta käytännön tekijöitä (aliurakoitsijoita) on jollain alueilla erittäin vähän. Ala ei houkuttele uusia tekijöitä.

Väylänpidon siirtyessä maakuntatasolle on riskinä se, että väylänpidon yhtenäisyys valtakunnallisesti kärsii. Maantielain uudistuksen luonnoksessa tämä on kuitenkin hyvin suunniteltu hoidettavaksi sopimuksellisesti valtion ja maakuntien välillä.

3) Jos perusväylänpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitusta tulisi priorisoida? Millä perustein?

Viherhoidon tason alentaminen tekijöiden osalta, esimerkiksi moninkertaiset niitot, jotka eivät vaikuta liikenneturvallisuuteen eivätkä tienkäyttäjään muuten merkittävästi (raivaukset pitää hoitaa).

Alemman hoitoluokan (3 luokka) laatutason alentaminen.

Määrärahojen keskittäminen sinne missä liikennesuoritteita paljon.

Sorateiden laatuvaatimusten arviointi vähäisen liikennemäärän tiestöllä. mm. suolankäytön vähentäminen pölyämisessä.

Kunnossapitourakoiden työnjohdon ja kaluston määrien lukitseminen tilaajan puolelta jo tarjouspyynnöissä lisää kustannuksia sekä heikentää alan kehittymismahdollisuuksia.

Alemman luokan (2 ja 3 luokan) yöajan laatutason lievennykset, pois lukien ammattikuljettajien erikoisreitit mm. teollisuusalueilla.