

Helsinki, 10.10 2017

Liikenne ja viestintäministeriö

SIDOSRYHMÄKUULEMINEN PERUSVÄYLÄPIDOSTA, KORJAUSVELASTA JA RAHOITUSMALLEISTA

Perusväylänpito ja korjausvelka

Liikenneverkkojen kunto ei ole nykyisellään hyväksyttävällä tasolla ja korjausvelan ei pidä antaa kasvaa.

Ongelman hoitaminen edellyttäisi pitkäjänteistä, valtakunnallista sopeuttamisohjelmaa ja rahoitusta sille. Maantielaisissa ehdotetun pitkäjänteisen suunnitelman pitäisi kattaa myös perusväylänpito ja korjausvelan hoitaminen.

Ensisijaisesti tiestöstä pitäisi pitää huolta niin, ettei uutta korjausvelkaa synny eli nyt hyväkuntoisten kohteiden ei pidä antaa päätyä huonokuntoisiksi. Näitä kohteita pitäisi pitää kunnossa ennakkoiden, jolloin kustannukset ovat alemmat.

ESIMERKKI TIE:

- Pelkkä päällysteen uusiminen vanhan päällysteen kuluttua, mutta ei rikkoonnuttua maksaa päällystelaadusta, paksuudesta ja määrästä riippuen **x €/m²**. (Remix- menetelmä, jossa vanha päällyste kuumennetaan ja käytetään paikalla hyödyksi tulee halvemmaksi, mutta sitä ei käytännössä voi tehdä yhteen kohtaan kuin 1-2 kertaa.)
- Mikäli tien kantavuus on heikentynyt, voidaan päällyskerros esim. stabiloida jyrsimällä, jolloin jyrsimellä sekoitetaan huono päällyste ja kantavakerros noin 20 cm paksuudelta samalla lisätään esimerkiksi bitumia ja päälle uusi asfaltti. Tällöin kantavuus saadaan korjattua. Tämä toimenpide on noin **3 kertaa kalliimpi** kuin pelkkä päällystäminen
- Jos tien kantavuus on mennyt, eli rakenne pääsee hajoamaan tai kerrosrakenteet ovat jauhautuneet routiviksi (ilmenee esimerkiksi päällysteen verkkohalkeama), niin tie saadaan kuntoon ainoastaan uusimalla vähintään päällyste ja usein myös tien kerrokset. Tämän toimenpide on noin **kymmenen kertaa kalliimpi** kuin pelkkä päällystäminen. Lisäksi haitta liikenteelle on huomattavasti suurempi.
- Pelkällä päällysteiden paikkaamisellakaan ei saavuteta suuria hyötyjä. Lisävahinkojen syntyminen voidaan estää, kun rakenteeseen ei pääse uutta vettä, mutta tien huono kunto ei siitä parannu.

ESIMERKKI TERÄSBETONISILTA:

- Puhdistetaan liikuntasauva hiekasta ja muista epäpuhtauksista; **x €/silta**.
- Jos ei pestä, saumakumi vaurioituu. Kunnostus + kumin uusiminen. Toimenpide on **5-10 kertaa kalliimpi** kuin puhdistus
- Jos ei kunnosteta, vesi pääsee rakenteisiin ja liikuntasauvalaite pitää vaihtaa. Toimenpide on **20-50 kertaa kalliimpi** kuin puhdistus
- Jos laitetta ei vaihdeta, betonirakenteet rapautuvat ja koko silta pitää korjata tai uusia. Toimenpide on **100- 800 kertaa kalliimpi** kuin puhdistus.

Erillisellä korjausvelkarahoituksella pitäisi saada korjausvelka hoidettua ja uusia kohteita ns. edullisemman kunnossapidon piiriin.

Tulevassa maakuntauudistuksessa pitää varmistaa, ettei tienpidon vastuuta ripotella liian monelle toimijalle. Erityisesti vastuuta perusväylänpidosta ja sen optimoinnista sekä korjausvelan alas ajamista ei tulisi jakaa. Tämän pitäisi olla Liikenneviraston hallinnassa. Perusväylänpidon ja korjausvelan näkyminen ja kokonaisuus eivät aukea alhaalta päin katsottaessa vaan ne vaativat kokonaisnäkemystä ja –hallintaa.

Priorisointi

Olemassa olevan verkon kunnosta on pidettävä ensisijaisesti huolta eli perusväylänpitoa pitäisi priorisoida. Pitkällä aikavälillä ei ole kestävää rakentaa uutta kunnossapidettavaa väylästä, jos olemassa olevaakaan ei saada pidettyä kunnossa. Viemällä korjausvelkaohjelma kunnialla loppuun ja saattamalla olemassa oleva väylästön kuntoon, jossa se voidaan pitää kunnossa nykyistä pienemmillä toimenpiteillä, saadaan tulevaisuudessa paremmat mahdollisuudet laajempimittaisiin investointeihin.

Priorisointina korjaukset pitäisi kohdistaa ensin ennakoivasti vielä kunnossa oleviin tiestön osiin ja korjausvelkaa pitäisi lähteä vähentämään reitillisistä pullonkauloista kuten silloista. Tämän jälkeen painopisteenä tulisi olla raskaanliikenteen käyttämät reitit (myös alemmalla tieverkolla).

Lähtökohtaisesti valtion ei pitäisi luopua mistään verkon osasta varsinkin, jos tällä tarkoitetaan teiden muuttamista yksityisteiksi. Jo nykyisellään suhde valtion tieverkon (78 000 km) ja yksityistieverkon (350 000 km) välillä on haastava. Yksityistieverkkoa rasittaa tällä hetkellä myös korjausvelka, jonka suuruudeksi on arvioitu jopa 500 miljoona euroa. Tulevaisuudessa valtio on myös luopumassa nykyisinkin jo pieneksi kutistuneesta yksityisten teiden avustamisesta. Jos tällaiseen siirtoon mentäisiin tulisi siirrettäville teille määrittää vähintäänkin luovutuskunto. Tiemäisten yksityisteiden ja hiljaisten maanteiden osalta voidaan kuitenkin tehdä rajanvetoa ja pohtia niiden statuksen muuttamista. Myös kaupunkien läheisyydessä voidaan joidenkin teiden osalta pohtia mahdollisuutta muuttaa teitä kaduiksi.

Väylänpidon tehostamismahdollisuudet

Tulevaisuuden haasteisiin pitäisi vastata lisäämällä alan kehittämistä, tutkimusta ja osaamista. Ongelmien kasvaessa ja tulevaisuuden vaatimusten lisääntyessä (ilmastonmuutos, uudet ajoneuvot jne.) tulisi kehittämisspanoksia kasvattaa, ei ajaa alas. Esimerkiksi päällysteteknologian kehittämistuloksia on vaikea tuoda Suomeen muualta nastarengaskulumisen ja talviolosuhteiden vuoksi. Kuitenkin Suomen päällysteteknologia tutkimus on ajettu hyvin ahtaalle. Toinen esimerkki on silta-ala, jolle on vaikea saada tällä hetkellä osaajia. Täydennyskoulutuksella pitäisi saada myös alalla olevien ihmisten osaamista nostettua. Digitalisaatiossa pitäisi siirtyä yksittäisten vaiheiden optimoinnista koko prosessin optimoimiseen, jolloin säästöjä saataisiin infrahankkeen koko elinkaaren ajalta (suunnittelu, rakentaminen, ylläpito ja käyttö).

Pitkäaikaisissa väylänpidon urakoissa pitäisi pystyä varmistamaan, että urakoiden valvonta on riittävää, jolloin saavutetaan halutut tulokset tienpidon kannalta (esim. teiden riittävä kuivatus). Tämä edellyttää tilaajalta riittävää tienpidon substanssiosaamista.

Rahoitus

Rahoitusmalleja tulisi kehittää niin, että erilaisten EU:n rahoitusinstrumenttien, kuten CEF, myöntämät tuet olisivat täysimääräisesti käytössä myös Suomessa.

Elinkaarirahoitushankkeissa siirtyminen pitkäjänteiseen, yli hallituskausien menevään suunnitteluun, avasi uusia näkymiä. Elinkaarihankkeiden aloitusta voitaisiin ajoittaa ja suunnitella joustavammin ilman keskustelua tulevien hallitusten käsien sitomisesta. Näiden hankkeiden osalta pitäisi myös ottaa huomioon se, että niiden ylläpitoaikana + useampi vuosi sopimuskauden päättymisen jälkeenkin, näille tärkeille pääväylille ei synny korjausvelkaa ja niiden ylläpitoa hoidetaan optimaikataulun mukaisesti.

Ulkopuolista rahoitusta on mahdollista saada talousarvioon ns. hyötyjä maksaa periaatteen avulla. Tämä voitaisiin toteuttaa niin, että pitkäjänteisessä, useampivuotisessa, investointisuunnitelmassa hankkeet olisivat kiireellisyysjärjestyksessä ja HK- suhteen mukaan kannattavia. Tämän listan TOP 10- hankkeiden joukosta toteutusta voisi nopeuttaa kuntien tai yritysten mukaantulolla. Tällä menettelyllä voitaisiin välttää ei kannattavien hankkeiden ohittelu toteutuksessa.

Nina Raitanen
toimitusjohtaja, Suomen Tieyhdistys