27.10.2015

Asiantuntijalausunto: Liikenneverkon kunnossapito ja rahoituksen riittävyys Pirkanmaan ELY-keskuksen näkökulmasta

Tienpitostrategian keskeiset periaatteet

ELY-keskukset noudattavat Liikenneviraston asettamia strategioita tienpidossa: Väylien päivittäinen liikennöitävyys on turvattu hoitotoimenpitein sillä tasolla kuin se on viime vuosina ollut. Esimerkiksi talvihoidon taso on pidetty jokseenkin vakiona viime vuosina. Teiden hoitoa on priorisoitu liikenteellisin perustein laadittujen luokitusten perusteella. Teiden ylläpidossa on painotettu vilkasliikenteisiä väyliä, siltoja ja erikoisrakenteita. Sen sijaan vilkasliikenteisten teiden ulkopuolelle jäävän tieverkon on heikentynyt

Nykyiset ongelmat

Tällä hetkellä ongelmana on se, että tieverkon kunto on heikentynyt niin alhaiselle tasolle, että päivittäisen liikennöitävyyden varmistamiseenkin lain mukaisella yleistä liikennettä tyydyttävällä tasolla kuluu enemmän rahoitusta, kuin mitä siihen on osoitettu. Pirkanmaalla päällysteiden paikkauksiin kuluu noin kolmasosa päällysteiden ylläpidon budjetista eikä tämä vielä sisällä päällysteiden urapaikkauksia. Joissain tapauksissa alemmallakin tieverkolla tulee raja vastaan, jolloin näitä vaurioita ei kannata enää paikkauksin hoitaa, vaan olisi edullisempaa päällystää koko tieosuus.

Edellä esitetyn johdosta joudumme kuitenkin tekemään toimenpiteitä koko tieverkolla. Ylläpitorahoitus ei riitä edes pääteiden pitämiseen nykyisellä tasolla. Valtakunnallisesti tämä on näkynyt pääteiden huonokuntoisten määrän lisääntymisenä. Esimerkiksi tänä vuonna ollaan jäämässä noin 200 kilometriä pääteiden tavoitteesta. Pääteiden keskeisiä ongelmia korjataan hyvin paljon pelkästään urapaikkauksina, mikä poistaa kriittisimmän ongelman, mutta jotka tienkäyttäjä näkee kuitenkin vielä ongelmallisena. Paikkaukset eivät kestä yhtä kauan kuin uusiopäällyste saati varsinainen uusi päällystyskerta.

Pirkanmaalla on päätieverkkoon luokiteltujen väylien ulkopuolellakin useita vilkkaasti liikennöityjä teitä, jota kutsumme epävirallisesti väliverkoksi. Liikennemäärät Pirkanmaan väliverkolla ovat jopa suurempia kuin eräillä pääteillä muualla maassa. Vilkkaan liikenteen vuoksi ne kuluvat nopeasti, mutta resursseja niiden korjaamiseen ei erikseen ohjata.

Kolmas päällystettyjen teiden osalta esiin nostettava ongelma on se, että resurssit eivät riitä oikeisiin toimenpiteisiin. Pirkanmaan teillä on selvästi enemmän liikennettä kuin muualla maassa keskimäärin. Tämän vuoksi ne urautuvat selvästi muuta maata nopeammin. Jotta pääsemme edes lähelle asetettuja tavoitteita, olemme joutuneet käyttämään enemmän urapaikkauksia. Vähäliikenteisellä verkolla ongelmien syyt johtuvat enemmän tien rakenteiden puutteista, maaperä-, keli- ja kuivatusolosuhteista ja vähemmän liikenteen aiheuttamasta rasituksesta. Resurssien vähyydestä johtuen joudumme turvautumaan hyvin kevyisiin toimenpiteisiin, alimmalla tieverkolla vain paikkauksiin. Ongelmien syihin ei tällöin pystytä vaikuttamaan ja ongelmat uusiutuvat melko nopeasti. Mikäli liikennemäärät ovat hyvin alhaiset, edullisimmaksi ratkaisuksi tulee päällysteen purkaminen ja tien muuttaminen soratieksi.

PIRKANMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Kutsunumero 0295 036 000
kirjaamo.pirkanmaa@ely-keskus.fi
www.ely-keskus.fi
Yliopistonkatu 38
PL 297
33101 Tampere

Tiestön pitäminen nykykunnossa eli korjausvelan kasvun katkaiseminen edellyttäisi jatkuvaa vuotuista lisärahoitusta tienpitoon Pirkanmaalla yhteensä 9,5 miljoonaa euroa eli noin 25 % nykyistä enemmän. Vuoteen 2019 mennessä tuo tarve nousee tieverkon kunnon heikentyessä ja hintojen noustessa jo 13,2 miljoonaan euroon. Seuraavassa on arvioitu tarkemmin tuon vuotuisen lisärahoituksen kohdentamistarpeet:

- Päällysteet 6 milj. euroa / vuosi
- Sillat 1,5 milj. euroa / vuosi
- Soratiet 0,8 milj. euroa / vuosi
- Muut (varusteet) 1 milj. euroa / vuosi
- Hoito 0,2 milj. euroa / vuosi

Korjausvelkapaketin kohdentaminen

Korjausvelkapaketin rahoitus olisi erittäin tervetullut lisä muuttamaan kehityksen suuntaa. Se kuitenkin pitää pystyä kohdentamaan myös oikein ja siten, että se ei heikennä toiminnan tehokkuutta. Keskusteluihin yhteistyötahojen kanssa korjausvelkarahan kohdentamisesta olemme lähteneet seuraavalla priorisointiperiaatteella:

1. Pääteiden kunnon varmistaminen
2. Elinkaarikustannusten kannalta järkevien toimenpiteiden tekeminen nykyisen ensiapupolitiikan sijasta: paikkausten sijaan päällystetään ja oireiden hoitamisen lisäksi myös niiden syyt poistetaan huomioimalla rakenteelliset ja kuivatukselliset tarpeet
3. Päällystettyjen teiden korjaustoimenpiteiden ulottaminen nk. väliverkolle ja mahdollisuuksien mukaan myös vähäliikenteiselle verkolle
4. Varusteiden ja laitteiden korjaukset, tärkeimpiä asioita rummut, kaiteet ja kuivatusjärjestelmien puutteet
5. Sorateiden kelirikkokorjausten lisääminen
6. Asiakkaiden tarpeisiin perustuvat tehokkaat toiminnalliset parannukset

Kohteiden löytäminen ei ole nykyisessä kuntotilanteessa ongelma. Ylläpidossa tehokkuus syntyy oikeiden toimenpiteiden valinnan ohella siitä, että kohteet toteutetaan oikea-aikaisesti. Tähän vaikuttaa kaksi asiaa:

1. Tiet eivät rappeudu homogeenisesti, joten korjattavaksi tulee valita vain sellaisia kohteita, jotka ovat mahdollisimman kattavasti huonokuntoisia. Päällystysohjelmat tehdään vuosittain mittausten perusteella ja päätiekohteet tarkennetaan vielä kevätmittauksin ennen päällystyskauden alkua. Pääteiden ulkopuolella huonokuntoisia on tiedossa useammallekin vuodelle, mutta nopean rappeutumisen johdosta niidenkin priorisoinnissa tapahtuu muutoksia jo kolmen vuoden aikana.

2. Kohteita valittaessa priorisoidaan kohteita, joilla huonosta kunnosta aiheutuvat vaikutukset ovat muita suurempia. Vaikutukset ovat suoraan verrannollisia tien liikennemääriin ja moninkertaiset verrattuna tiellä kulkevaan raskaan liikenteen määrään. Muilla parametreilla voidaan vain tarkentaa liikennemäärien tietoja tai kuvata potentiaalisia liikennemääriä tulevaisuudessa.

Siltojen kunto on toistaiseksi pysynyt hallinnassa, sillä sen rahoitustaso nostettiin kunnon peruskorjaustarpeen edellyttämälle tasolle vuonna 2008. Tuolloin suositellusta tasosta on rahoitus jonkin verran vähentynyt ja siltojen korjaustarpeet niiden ikäjakauman perusteella koko ajan lisääntyvät. Siltojen korjausmäärien kovin suuri kasvattaminen on kuitenkin osaamisresurssien kannalta ongelmallista.

Päällysteiden ja siltojen ohella myös sorateiden sekä tiehen liittyvien varusteiden ja laitteiden kuntoon liittyy korjausmäärien lisäystarpeita. Sorateiden kelirikko saatiin Pirkanmaalla hallintaan puuhuollon tukemiseen kohdennetulla erillisrahoituksella. Resurssit ja korjausmäärät ovat sittemmin pudonneet kolmasosaan, joten lähiaikoina ongelmat tulevat palautumaan. Ylläpidossa tulee kuitenkin jatkuvasti pysyä korjausten kanssa samassa tahdissa, kuin tiestön rappeutuminen tapahtuu.

Korjausvelkarahoitus vaikuttaa välillisesti myös muuhun tienpitoon. Parempikuntoisen tieverkon hoito helpottuu ja palvelutaso tienkäyttäjälle paranee. Lisäksi ilman lisärahoitusta joutuisimme luultavasti jatkossa heikentämään jollain tavoin myös talvihoidon ja muun hoidon tasoa. Tämän vaikutukset liikenteelle ovat huomattavat, mutta kustannussäästöjä tästä saataisiin kuitenkin suhteessa varsin vähän.

Yhteenveto

Yhteenvetona voidaan kunnosta ja rahoituksen riittävyydestä esittää seuraavaa:

- Tieverkon kunto heikkenee nykyisellä rahoitustasolla myös pääteillä
- Tavoitteet ohjaavat resursseja pääteille, laki ohjaa reagoimaan yksittäisiin liikennettä vaarantaviin kohtiin tieluokasta riippumatta, ja resursseja kuluu etenkin vähäliikenteiselle verkolle. Vilkasliikenteiselle väliverkolle ei resursseja ohjata ja se on Pirkanmaalla keskeinen ongelma
- Kohteiden löytäminen ei ole ongelma. Sen sijaan ongelma on se, että resurssit eivät riitä tienkäyttäjän ja elinkaarikustannusten kannalta järkeviin toimenpiteisiin.
- Korjausvelkarahoitus tulee kohdentaa tehokkaasti. Kohteiden valinta tulisi tarkistaa vuosittain. Lisäksi tehokkuuteen vaikuttaa olennaisesti toimenpiteiden valinta.

Johtaja Juha Sammallahti