Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

Liikenneverkon kunnossapito ja rahoituksen riittävyys

Pirkanmaan ELY-keskuksen näkökulma

Johtaja Juha Sammallahti

3.11.2015

Nykytilanne

Ylläpidon rahoitusvaje Pirkanmaalla on 9,5 milj. euroa / vuosi (eli 25% rahoituksesta)

- 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





Myös pääteiden kunto heikkenee

- Pääteiden huonokuntoisten päällysteiden tavoitteesta ollaan jäämässä 200 km (koko maa)
- Paljon urapaikkauksia jotta päästään edes lähelle tavoitetta
  - Tienkäyttäjiltä runsaasti palautetta urapaikkauksista
  - Urapaikkausten kestoikä lyhempi kuin muiden päällysteiden
- Lisääntyneet kuljetukset aiheuttaa myös pääteillä kantavuuspuutteita



Laskelmia rahoituksen riittävyydestä

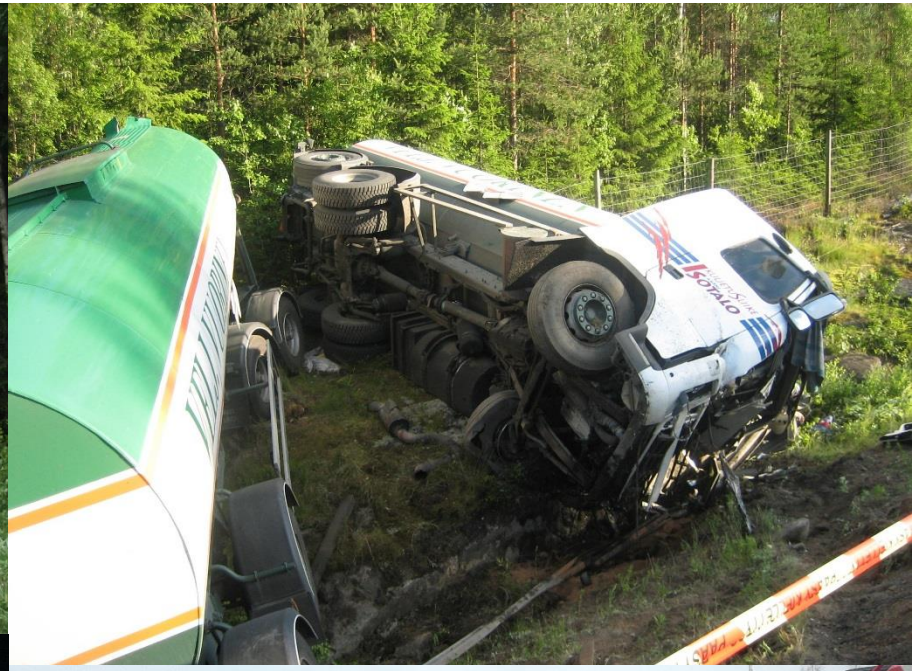
- Vuonna 2014
  - noin 800 paikkaustapahtumaa, yhteensä 3,5 milj. € (ei sis. urapaikkauksia)
  - Päällysteisiin käytettiin kokonaisuudessaan n. 11 milj. €
- Vuonna 2015
  - Päällysteisiin 11,7 milj. €, josta budjetoitu 2,5 milj. € paikkauksiin
  - Päätieverkon päällystyskierto 13 vuotta (tarve 5 - 10 v)
  - Muiden teiden päällystyskierto 63 vuotta (tarve 10 - 20 vuotta)
    - Oletuksella että pääteille 80% toimenpiteistä ja muille teille 20% ja päällysterahoitus osoitettaisiin kokonaan päällystämiseen eikä urapaikkauksiin
- Vuonna 2016
  - ilman korjausvelkapakettia päällysteisiin 8,5 milj. €, josta paikkauksiin 2,4 milj. €
  - Tällä rahoituksella päätieverkon päällystyskierto 19 vuotta (tarve 5 - 10 v)
  - Muiden teiden päällystyskierto 95 vuotta (tarve 10 - 20 vuotta)

Korjausvelkapaketin kohdentamisen periaatteet

- Pirkanmaan tarpeet Korjausvelkapaketin kohdentamiseen :
  1. Pääteiden kunnon varmistaminen
  2. Elinkaarikustannusten kannalta järkevien toimenpiteiden tekeminen: 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 pienet ja tehokkaat toiminnalliset parannusinvestoinnit

- Korjausvelkapaketin kohdentaminen ei saa heikentää toiminnan tehokkuutta:
  - Vuosisuunnittelu ja jatkuva kohteiden ohjelmointi (Mitään ei kannata korjata liian aikaisin)
  - Kunnolla ja raskaan liikenteen määrällä priorisoinnissa määräävä merkitys
  - Ei tule ahnehtia määrää laadun kustannuksella: oikeat toimenpiteet








TUTKIJALAUTAKUNTA