SUOMEN TIEYHDISTYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta 27.4.2016

Suomen Tieyhdistyksen lausunto
VALTIONEUVOSTON SELONTEKO JULKISEN TALOUDEN SUUNNITELMASTA VUOSILLE 2017—2020

Suomen Tieyhdistys kiittää saamastaan mahdollisuudesta lausua käsityksensä otsikossa mainitusta asiasta.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala on keskellä valtavaa murrosta. Alan perusperiaatteet ovat muuttumassa. Liikenne muuttuu palveluksi, automatisoituu ja sähköistyy ja alan ansaintalogiikka uudistuu. Muutos on toteutuessaan suurin liikennealalla sitten autoistumisen.

Perusväylänpito
Liikennevirasto on määritellyt korjausvelan tarkoittavan rahasummaa, joka tarvitaan väyläverkon kunnon nostamiseksi asianmukaiselle tasolle. Toteutuessaan alan tulevaisuusvisiot asettavat myös tieverkolle uusia vaatimuksia esimerkiksi kunnon suhteen. Automaattinen liikkuminen edellyttää mm. tien pinnan ja kaistamerkintöjen hyvää kuntoa. Lisäksi liikenteen muuttuminen palveluksi ja automaattiset ajoneuvot vaativat itse perusinfran eli tien lisäksi myös sähkön ja tietoliikenteen sekä älyliikenteen infraa. Vaarana on, että korjausvelka kasvaa nykyisestä infralta vaadittavan tason ja määrän kasvaessa.

Perusväylänpidon rahoituksen taso on vuosina 2017-2020 riittävä tieverkon nykyisen korjausvelan kasvun katkaisemiseksi ja alentamiseksi. Ratkaisu, jossa samanaikaisesti myönnetään lisärahoitusta perusväylänpitoon 964 milj. euroa ja vähennetään sitä 95 milj. euroa, on kuitenkin hieman outo. Olennaista on rahoituksen suuntaaminen oikeisiin hankkeisiin. On hienoa, että korjausvelkarahoituksen suuntaamisesta käytiin laaja keskustelu elinkeinoelämän kanssa. Liikenneverkon ylläpitoa ja kehittämistä on tarkoitus viedä eteen päin mm. tiedon paremmalla hyödyntämisellä, uusien verkon kuntoa kartoittavien menetelmien hyödyntämisellä, kuntien ja valtion hankintayhteistyöllä sekä tietomallintamisen täysimääräisellä käyttöön otolla. Ajatuksena tämä on mitä kannatettavinta, koska on hyvä luoda myös työkaluja, joilla tieverkon kuntoa voidaan tulevaisuudessa paremmin hallita.
Korjausvelan täydellisen poistamisen sijaan se tulisi saada hallintaan. Paras ratkaisu tähän olisi vuoden 2020 jälkeen pysyvä noin 10-20 % suuruinen lisäys ylläpidon määrärahoihin.

Korjausvelkarahoituksesta osa suunnataan myös yksityistieverkolle. Yli 300 000 kilometrin yksityistieverkolla on paljon remontoitavia teitä ja niiden siltoja, jotka ovat muun muassa elintarviketeollisuuden ja biotalouden kuljetusten kannalta kriittisiä. Nyt esitetyllä rahoituksella saadaan oikeaa vaikuttavuutta, vaikka tarve onkin huomattavasti suurempi.

Investointihankkeet
On hienoa, että uusia investointihankkeita saadaan käyntiin ja hankesuunnittelun määrärahaa lisättiin, vaikka kehyksen investointirahoja alun perin siirrettiinkin perusväylänpitoon. Nyt nimetyt hankkeet ovat elinkeinoelämän kannalta tärkeitä ja tieinvestointien jatkuvuus takaa myös infra-alan suunnittelu- ja urakointiyrityksien toiminnalle jatkuvuutta.

Digitalisaatio
Digitalisaation hyödyntämistä ajatellaan edistettävän sääntelyä sujuvoittamalla ja uudistamalla sekä luomalla puitteita liikenteen palvelu- ja automaatiokokeiluille. Viranomaisen on hyvä olla mahdollistajan roolissa ja luoda alustoja erilaisille ratkaisuille. Tekniikan kehityksen ollessa nopeaaa verkkoon tehtävien panostusten pitäisi olla mahdollisimman joustavissa ratkaisuissa, jotka mahdollistavat uusia liikkumisen malleja.

Suunnittelukäytäntöä on tarkoitus kehittää ottamaan huomioon digitalisaation ja automatisaation vaikutukset tulevaisuuden liikennejärjestelmään ja liikennemääriin. Nykykäytäntöjen muuttaminen on tärkeää, koska alan toimintaympäristön muutosten vaikutuksia esimerkiksi liikennemääriin voi olla vaikea arvioida nykyisillä toimintatavoilla.

Nina Raitanen
Toimitusjohtaja, Suomen Tieyhdistys
nina.raitanen@tieyhdistys.fi
040 744 2996