

Jukka Hirvelä
Pääjohtaja
Tielhallinto

Tienpidon ja Tiehallinnon näkymiä

Tienpidon tärkeitä asioita lähivuosina ovat tienkäyttäjien mukaan väylänpidon päätöksenteon pitkäjänteistäminen, päätieverkon modernisointi, teiden ja siltojen kunnon turvaaminen sekä yhdyskuntien kehityksen tukeminen tienpidon alueellisin investoinnein.

Väestö vanhenee ja työvoimapula realisoituu infra-alalla.

Tielhallinto haluaa vastata koviin tuotavuustavoitteisiin hyvällä henkilöstöpolitiikalla, toimintoja keskittämällä ja palvelujen ostamista lisäämällä.

Toimintaympäristö muuttuu

Tieliikenne kasvaa edelleen. Kasvunuste on 25 % vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen kasvu seuraa talouden kasvun linjoja ja päinvastoin. Päätieverkolla liikenne kasvaa huomattavasti, samanaikaisesti vähäliikenteinen tieverkko (alle 200 KVL) laajenee nopeasti, sen pituus on jo nyt 34 000 km.

Väestö vanhenee ja työvoimapula realisoituu infra-alalla. Ilmastomuutos puhuttaa. Poikkeukselliset sääilmiöt ovat lisääntyneet ja nastat kuluttavat Suomen märkeä teitä yhä pitempään ja laajemmilla alueilla.

Ministeriöissä ja elinkeinoelämänkin piirissä on otettu varovaisia askeleita kohti tieliikenteen hinnoittelua. Näkökulmana on tieliikenteen taloudellinen ja käytön ohjaus. Valtio-organisaatiossa on havaittavissa konsernimaista kehitystä. Palvelukeskuksia perustetaan hoitamaan yhteisiä asioita ja väyläviraston selvittämistarvetta on arvioitu.

Päätieverkkoa uudistamaan

Tienkäyttäjien ehkäpä suurimmat odotukset ja tarpeet Tielhallinnon suuntaan

kohdistuvat Suomen päätieverkon uudistamiseen. Asiakasryhmästä riippuen odotukset kohdistuvat lisäksi yhdyskuntien kehitystä tukeviin alueellisiin investointeihin, teiden ja siltojen kuntoon myös alemmalla tieverkolla sekä hoidon tasoon vaikeissa sääolosuhteissa.

Kapeiden, mäkisten ja mutkaisten päätteiden kehittämällä voidaan realistisella tavalla vastata monien erilaisten tienkäyttäjryhmien tarpeisiin. Näitä ovat mm. kuljetusten ja matkojen sujuvuus, kohtaamisonnettomuukseen vähentäminen keskikaitein sekä ympäristöhaittojen vähentäminen

Hankkeet voitaisiin suunnitella ja toteuttaa merkittävästi nykyistä taloudellisemmin.

pohjavesi- ja melusuojuauksin. Erillisinä toimenpiteinä sujuvuus-, turvallisuus- ja ympäristövaikutusten aikaansaaminen näyttää taloudellisesti kutakuinkin mahdolltomalta.

Nykyinen hallitus on tehnyt hyvän työn saattaessaan vuoden 2007 talousarviossa päätökseen ns. ministerityöryhmän ykköskorin tieinvestoinnit. Seitsemän uutta hanketta käynnistyy vuonna 2007 -2008. Vuoroaan odotamassa on kuitenkin saman ministerityöryhmän kakkoskorin 14 hanketta. Tämäkään ei silti vielä riitä modernisoimaan päätieverkkoamme. Tiepiirien ja maakuntien liittojen selvitys osoittaa, että tarvetta on vielä noin 35 muun, hy-

vin perustellun päätieverkkohankkeen toteuttamiselle. Moottoriteiden lisätarve ei ole kovin suuri, arviolta 300 km, mutta keskikaiteilla varustettuja muita päätieratkaisuja tarvitaan paljon. Eräs merkittävistä hankkeista on Pohjolan kolmioon kuuluvan E-18 loppuunsaattaminen yhteysväylillä Helsinki - Vaalimaa. Sen kustannusarvio yksinään on noin 600 milj.euroa.

Pitkäjänteiseen väyläpäättökseen

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama ns. Vuorian työryhmä teki vastikään ehdotuksen väyläpäättösten pitkäjänteistämisestä. Koko yhteiskunnan - tienkäyttäjien, Tiehallinnon, urakoitsijoiden ja suunnittelukonsulttien kannalta olennainen parannus nykytilanteeseen saadaan, kun tehdään hallituskauden mittainen tai jopa kymmenvuotinen väyläinvestointiohjelma ja päätetään siitä maan hallituksessa ja eduskunnassa. Hankkeet voitaisiin suunnitella ja toteuttaa merkittävästi nykyistä taloudellisemmin.

Uusi toimintatapa edellyttäisi hallituksen liikennepoliittisen selonteon

Viimeisten 15 vuoden aikana liikennemäärä on kasvanut 30 % ja perustienpidon rahoitus on samaan aikaan laskenut 30 %.

Päätien nykytila ja tavoite 2025

antamista eduskunnalle. Näin väylänpidon palvelutasosta, valtion väyläverkon laajuudesta, verkon kunnan turvaamisesta, hoidon tasosta tiestön eri osilla ja muista jatkuvasti askarruttavista kysymyksistä päästäisiin ehkäpä aitoon keskusteluun ja edelleen päätöksiin poliittisella tasolla.

Tienpidon rahoituksen taso

Viimeisten 15 vuoden aikana liikennemäärä on kasvanut 30 % ja perustienpidon rahoitus on samaan aikaan laskenut 30 %. Samalla aikavälillä

Tielaitoksen ja sittemmin Tiehallinnon tuottavuuskin on kasvanut reilusti. Tuottavuuden kasvun lähtökohtana on ollut tulosohjaus ja toimintamenobudjetointi sekä hallinnonalalla toteutetut rakennemuutokset ja viimeksi toimivat markkinat ja kilpailu. Tieliikenteen tuotot valtion talousarvioon ovat samassa ajassa kasvaneet tasolle 4 mrd. euroa/v.

Tiepidossa olemme tulossa tilanteeseen, jossa huolehdimme päivittäisestä liikennöitävyydestä hoidon toimenpitein, mutta rahoitusta ei jää riittävästi teiden ja siltojen kunnan parantamiseen eikä oikeastaan ollenkaan alueellisiin investointeihin. Rataverkko on jo päässyt huonoon kuntoon ja vaatii lisärahaa. Tieverkon 78 000 kilometriä tietä ja 14 000 siltaa ei kannata taloudellisesti päästää nykyisestä huonompaan kuntoon. Ylläpidon korjausvelkaa on jo 1,4 mrd.euroa.

Niukan rahoituksen oloissa on pyrittävä ohjelmoimaan keskisuuria, tiettyä ongelmaa ratkaisevia investointeja teemoiksi ja toteuttamaan niitä keskitetysti. Rahan määrä ei ole tästä juuri lisääntynyt, mutta tärkeiksi katsottuja asioita on voitu viedä eteenpäin. Ongelmana näyttää olevan halu muodostaa kaikista tarpeista teemoja. Kun tällä hetkellä toteuttamatta olevien teemahankkeiden yhteenlasketut kustannukset ovat lähempänä miljardia euroa, ei uusia kannata lanseerata ennen kuin vanhoja tehdään alta pois.

Perustienpidon rahoitustarve on luokkaa 700 milj.euroa/v ja tiestön kehittämisinvestointien noin 300 milj. euroa/v. Olennaista on, että tarpeen suuruusluokka on tunnustettu liikenne-

ja viestintäministeriössä ja eduskunnan keskeisissä valiokunnissa.

Tiehallinnon perusorganisaatio jatkaa, toimintoja keskitetään

Viime vuosina Tiehallinto on vakiinnuttanut toimintaansa tienpidon tuotteiden ja palvelujen hankintaorganisaationa. Hankintastrategia on toteutunut hyvin, sitä on uudistettu ja sen toteuttamista jatketaan yhdessä toimialan kanssa johdonmukaisesti. Asiakkuusnäkökulmaa on viety eteenpäin hyvällä menestyksellä. Asiakaspalveluja on osin keskitetty ja T&K:ta (tutkimus- ja kehitystoiminta), prosesseja sekä tiedonhallintaa on kehitetty määrätietoisesti.

Tiehallinto on edelleen tulosityksiköorganisaatio, jota tuetaan ja kehitetään prosessien avulla. Tulosityksiköille (tiepiireille, liikennekeskukselle ja asiantuntijapalveluille) annetaan voi-

**Yhteinen
miettiminen
keskitettävistä
tehtävistä ja
palvelujen
ostojen
lisäämisestä
on käynnissä.**

mavarat ja asetetaan tavoitteet. Prosessien tehtävänä on huolehtia toiminnan yhtenäisyydestä, suorituskyvystä ja kehittämisestä.

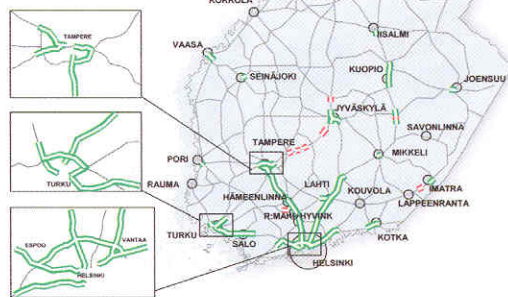
Liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkö **Harri Pursiainen** on arvioinut ns. väyläviraston selviytystarvetta. Hän on arviossaan päätenyt siihen, että asiaa on syytä selvittää. Asiassa kuullut keskeiset sidosryhmät ovat samaa mieltä hänen kanssaan. Tiehallinnossakin nähdään laajasti, että väylävirastonselvitys on perusteltu.

Tiehallinnolle on asetettu vaativa henkilöstön vähentämistavoite, jota edelleen kutsutaan jostakin syystä tuottavuuden parantamistavoitteeksi. Tavoitteena on vähentää 170 henkilötyövuotta viiden vuoden aikana. Kun eläkepoistuma on samaan aikaan 230 henkilöä, tavoitteesta on mahdollista selviytyä hyvällä henkilöstöpolitiikalla. Jotta samalla varmistettaisiin osaaminen ja Tiehallinnon kyky hoitaa tehtävänsä, on toimintoja keskitettävä ja palvelujen ostamista lisättävä.

Yhteinen miettiminen keskitettävistä tehtävistä ja palvelujen ostojen lisäämisestä on käynnissä. Päätöksiä on odotettavissa ennen kesälomia 2007. Tuolloin uusi hallitus on jo toiminnassa ja sen ohjelma on käytettävissämme. Tiedämme silloin, mitä ohjelma lupaa väyläpäätösten pitkäjänteisyyden, päätieverkkomme kehittämisen, teiden ja siltojen kunnan ja yhdyskuntien kehittämisen tuen kohdalla. Tiedämme myös jotakin enemmän Tiehallinnon mahdollisuuksista vastata kuljetusten ja matkojen sujuvuuden, turvallisuuden ja ympäristön parantamiseen tienpidon rahoitusmahdollisuuksien kautta.

Päätieverkon nykytila (2006)

- Kaksi ajorataa / 4 kaistaa
819 km, joista moottoritietä 686 km
- Keskipäiteelliset ohituskaistat
27 km
- 2-kaistainen tie, ei keskipäiteitä
12 355 km



Päätieverkon tavoitetila (2025)

- Kaksi ajorataa / 4 kaistaa
1 430 km
- Jatkuva ohituskaistatie 2+1
660 km
- 2-kaistainen tie, jolla säännöllisesti ohituskaistoja
1 630 km
- 2-kaistainen tie (pääosin ilman keskipäiteitä)
8 413 km

