



Auto- ja tieforum ATF:

Liikenneverkon kehittämiseksi laadittava 12-vuotinen investointi- ja omaisuudenhallintaohjelma

Liikenneinvestoinneilla on merkittävät heijastusvaikutukset yhdyskuntarakenteen muovautumiseen maankäytön, kaavoituksen, asumisen, elinkeinotoiminnan ja palvelujen sijoittumisen kautta. Investointien toteutuksen ja ajoituksen muutokset aiheuttavat merkittäviä taloudellisia vaikutuksia koko yhteiskunnalle. Tämän vuoksi liikenneinvestointien pitkäjänteinen suunnittelu on ainoa kestävä vaihtoehto niiden toteuttamiseen.

Jotta olemassa olevan väyläverkon ns. korjausvelka saadaan vähennettyä kestäväälle tasolle ja tulevaisuuden liikenteen verkolle asettamiin muutoksiin voitaisiin varautua hallitusti, tulisi verkolle kehittää myös 12-vuotinen omaisuudenhallintasuunnitelma.

ATF esittää, että maan hallitus asettaa parlamentaarisen komitean valmistelemaan 12-vuotista liikenneinvestointi- ja omaisuudenhallintaohjelmaa. Lisäksi samalla ajanjaksolle on laadittava tavoitteellinen rahoituskehys. Valtakunnallisen ohjelman painopisteet ovat kansainvälisissä ja kaupunkiseutujen välisissä yhteyksissä sekä kasvukeskusten MAL-sopimuksissa sekä elinkeinoelämän kuljetustarpeissa. Laadinnassa huomioidaan liikenteen digitalisaation ja palveluistumisen tuomat muutokset ihmisten ja tavaroiden liikkumiseen. Ohjelma keskittyy kilpailukyvyyn kannalta vaikuttavimpiin hankkeisiin.

Liikenneverkon kehittäminen edellyttää puitelainsäädäntöä

Maantielain luonnoksessa¹ on ansiokkaasti nostettu esille valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällytettävä liikennejärjestelmän 10–12 vuoden aikajänteelle ulottuva rahoitus- ja toimenpideohjelma. Luonnoksessa on esitetty, että rahoitus- ja toimenpidesuunnitelmaa päivitetäisiin tarpeen mukaan hallituskausittain ja toimintaympäristön merkittävien muutosten seurauksesta.

ATF esittää, että puitelaisissa säädettäisiin liikenneverkon investointi- ja omaisuudenhallintaohjelman laatimisesta, hallituskausittain valmisteltavasta liikennepoliittisesta selonteosta sekä väylien ylläpidon perusteista.

Liikennepoliittisen selonteon yhteydessä päivitetäisiin kehittämisohjelma ja valittaisiin ne hankkeet, joita hallituskautena edistetään. Lisäksi selonteossa luokiteltaisiin liikenneverkko ja asetettaisiin eri luokille tarkemmat palvelutasokriteerit, joista johdetaan yllä- ja kunnossapidon tavoitteet. Asetettujen tavoitteiden toteutumista pitäisi myös pystyä valvomaan.

Kehittämisohjelman ja selonteon valmistelun tulisi perustua poliittisesti riippumattomaan asiantuntijavalmisteluun, jossa arvioidaan investointitarpeet ja yhteiskunnalliset vaikutukset alhaalta

¹ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta, 4.7.2017

ylös -periaatteen mukaisesti kuntatason hankkeista valtion maan rajat ylittäviin hankkeisiin. Tämän valmistelun tulokset esitellään parlamentaariselle komitealle ja komitea hyväksyy ohjelman. Hallitus päättää vaalikausittain toteutettavat hankkeet ja väylien ylläpidon tarkemmat periaatteet.

Pitkäjänteinen investointi- ja omaisuudenhallintanäkemykset luovat varmuutta liikennejärjestelmän kehittämiseksi, mikä lisää kestävästi kasvun edellytyksiä. Riittävän pitkälle ajoittuva investointinäkökulma vaikuttaa muun muassa elinkeinoelämän investointisuunnitelmiin ja kuntien kaa-voitusratkaisuihin. Ruotsissa liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaa kolmen vaalikauden hallitusoppositio-asetelman ylittävä parlamentaarinen infrastruktuuri-ohjelma. Myös muissa Pohjoismaissa investointeja ohjataan pitkäjänteisesti.

Infra-alan koulutukseen ja osaamiseen panostettava

Korjausvelan hoitaminen edellyttää myös osaamisen kehittämistä. Jotta samoilla taloudellisilla panoksilla saataisiin enemmän aikaiseksi, digitalisaatiota tulisi edistää ja omaisuudenhallinnan työkaluja kehittää. Mitä aikaisemmin esille tuleviin ongelmakohtiin ja niiden syihin reagoidaan sitä hallitummin ja pienemmin kustannuksin se voidaan tehdä.

Tällä hetkellä ei valmistu riittävästi osaajia. Alalla on pulaa osaavista suunnittelijoista, työnjohdosta ja maanrakentajista. Alan koulutuspaikat eivät ole vetovoimaisia ja alaa tunnetaan heikosti. Lisäksi alan professorit ovat suuntautuneet pelkästään itse väylän ja sen pohjan rakentamiseen eikä väylien ylläpitoon tai suunnittelemiseen. Myös liikenneinvestointien vaikutusten arviointi edellyttäisi laaja-alaista osaamista ja menetelmäkehitystä.

Toimintaympäristön ja ajoneuvoteknologian muuttuessa tulisi alan tutkimusta ja kehittämistä suunnata myös väylien suunnitteluun ja mitoittamiseen. Alan kehittyminen edellyttää mittavia tutkimus- ja kehittämisspanoksia, esimerkiksi uusia professuureja.

Jotta digitaalinen muutos saataisiin väylien rakentamisessa läpi, tulisi täydennyskoulutusta kehittää. Kattavalla täydennyskoulutuksella parhaat käytännöt, tutkimustulokset sekä tekniikan ja ohjelmistojen kehitys voidaan viedä parhaiten käytäntöön. Nykyteknologia mahdollistaa väylän elinkaaren (suunnittelu, rakentaminen, ylläpito ja käyttö) optimoinnin. Eri osavaiheiden optimoinnista pitäisi siirtyä kokonaishyötyä kasvattavaan elinkaaren optimointiin.

ATF- Auto- ja tieforum on 29 järjestön vapaaehtoinen yhteistyöelin, jossa ovat mukana:

- Autoalan Keskusliitto AKL
- Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT
- Autoliitto
- Autotuoja
- Elintarviketeollisuusliitto ETL
- Infra
- ITS-Finland
- Kaupan Liitto
- Koneyrittäjien Liitto
- Linja-autoliitto
- Logistiikkayritysten Liitto
- Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK
- Metsäteollisuus
- Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset MMA
- Päälystealan neuvottelukunta
- Rakennusliitto
- RAKLI
- SF-Caravan
- Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK
- Suomen Autokoululiitto
- Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen liitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
- Suomen Logistiikkayhdistys
- Suomen Taksiliitto
- Suomen Tieyhdistys
- Teknisen Kaupan ja Palveluiden yhdistys
- Toimihenkilökeskusjärjestö STTK
- Yleinen Teollisuusliitto YTL
- Öljy- ja biopolttoaineala

