

LOSSEJA KORVAAVAT TIELAITOKSEN SILTAHANKKEET

Tarkastuksessa on tutkittu toisaalta yleispiirteisesti losseja korvaavien siltahankkeiden rakennusohjelmaa ja toisaalta lähemmin joitakin yksittäisiä ohjelmaan kuuluvia siltahankkeita. Sillanrakennusohjelmassa on mukana yhteensä 24 hanketta, joiden toteuttamisaika on vuosina 1997-2007. Näiden hankkeiden kustannusarvioiden summa on 517 milj. mk. Ohjelman sisältämiin hankkeisiin on myönnetty vuoden 2001 alkuun mennessä yhteensä 227 milj. mk momentin 31.24.21 määrärahoja ja valmiiksi on saatu 11 hanketta.

Tarkastuksessa on pyritty selvittämään, 1) miten hyvin kaikki ohjelman hankkeiden kannattavuuteen vaikuttavat tekijät on tuotu nykyhankkeissa esiin päätöksenteossa, 2) mitä vaikutuksia on toteutetuista hankkeista tähän mennessä aiheutunut, 3) miten tehokkaasti hankkeiden kustannusten hallinta ja toteuttaminen on onnistunut ja 4) miten hankkeiden eri vaiheiden menettelytapoja koskevia säännöksiä on noudatettu.

Siltahankkeiden kannattavuus vaikuttaa yleisellä tasolla ennakkolaskelmien perusteella selvältä, jos mukaan otetaan lossin käyttökustannusten säästöt ja sillan rakentamiskustannukset ja tarkasteluajaväliksi otetaan pitkäaikainen ajanjakso esimerkiksi 30 vuotta. Edellä mainitut tekijät ovat periaatteessa suhteellisen helposti rahassa arvioitavissa hankkeen suunnitteluvaiheessa. Sen sijaan on vaikea arvioida tarkasti mm. Tielaitoksen seurantajärjestelmän joistakin puutteista johtuen hankkeiden esitetyn kannattavuuden toteutumista tai tarkemmissa laskelmissa käytettyjen laskenta-arvojen tarkkuutta tai realistisuutta. Järjestelmästä ei nimittäin käy ilmi helposti, mitkä ovat kaikki toteutuneet siltahankkeista aiheutuneet kustannukset ja toteutuvatko ennakoidut lossien käyttökustannussäästöt kokonaisuudessaan siltahankkeiden ansiosta. Myös mahdolliset muutokset lossien palvelutasossa hankkeiden eri vaiheissa aiheuttavat

muutoksia hankkeiden laskettuun kannattavuuteen. Järjestelmän tietoja tulisi pyrkiä parantamaan niin, että hankkeiden kannattavuuden toteutumisen arviointi olisi nykyistä helpommin mahdollista.

Hankekohtainen kannattavuuslaskenta ei ota huomioon siltahankkeiden toteuttamisesta aiheutuvia laajempia vaikutuksia tienpidon kokonaisuuden hyötyihin ja kustannuksiin. Losseja korvaavien siltahankkeiden hankekohtaisen kannattavuuslaskennan lisäksi tulisikin suorittaa aika ajoin myös järjestelmällinen ja dokumentoitu kannattavuuslaskenta, joka ottaa huomioon yksittäisestä hankkeesta laajempaan kokonaisuuteen aiheutuvat hyödyt, haitat ja niiden kustannukset.

Osa hankkeiden kannattavuuteen vaikuttavista tekijöistä on vaikeasti rahassa arvioitavia. Myös ne tulisi pyrkiä ottamaan huomioon hankkeiden suunnittelussa hyötyjen maksimoimiseksi ja haittojen minimoimiseksi. Vaikeasti rahassa arvioitavien tekijöiden hankekohtaista huomioon ottamista edesauttaa periaatteessa Tielaitoksessa nykyisin omaksuttu entistä vuorovaikutteisempi suunnittelumenetely hankkeiden eri vaiheissa. Yksittäisissä hankkeissa ja yksittäisten osatekijöiden suhteen on selvästi voitu saavuttaa aikaisempaa laajemmin koettu tyytyväisyys. Tätä voitaisiin eräiltä osin vielä parantaa. Vesiliikenteelle sillasta aiheutuva mahdollinen aikakustannus tulisi ottaa huomioon kannattavuuden yhtenä osatekijänä samalla periaatteella kuin tieliikenteenkin osalta. Myös luonnonsuojelujärjestöjä ja nykyisen Tieliikelaitoksen lauttayksikköä voitaisiin kuulla jatkossa nykyistä järjestelmällisemmin hankkeiden vaiheissa.

Hankkeiden kustannusten hallinnassa on havaittu vaihtelua ja epämääräisyyttä. Tiehallinnon tulisi jatkossa parantaa hankekohtaista kustannusten hallintajärjestelmää siten, että hankkeiden eri vaiheiden kustannusarviot, niiden laadinnassa käytetyt kustannustiedot ja toteutuneiden kustannusten seuranta olisi määritelty nykyoloihin sovitettuna yhdenmukaisella tavalla vertailukelpoisuuden mahdollistamiseksi. Hankkeiden eri vaiheiden kustannusarvioissa tulisi dokumentoida nykyistä tarkemmin arvion laatimistapa ja arvion sisältämät kustannuserät. Kustannusten seurantajärjestelmä tulisi järjestää siten, että siitä saisi tarvittaessa

helposti hankekohtaisesti tiedot hankkeiden kaikista toteutuneista kustannuksista yksittäisten tapahtumien ja laskujen tarkkuudella eriteltynä. Hankekohtaiset kirjanpitoahtumatiedot olisi säilytettävä helposti saatavina niin kauan kuin muukin kirjanpitoaineisto.

Tielaitoksen siltahankkeisiin on käytetty kahta tai useampaa valtion talousarvion määrärahaa. Tielaitoksen investointihankkeen rahoitukseen tarvittavan talousarvion määrärahan valintaa on pidetty tarkastuksessa nykyisin vaihtelevana. Mikäli usean eri määrärahan pitämistä valtion talousarviossa Tiehallinnon investointihankkeita varten halutaan jatkaa, olisi eri momenttien käytösäännöt pyrittävä laatimaan nykyistä loogisemmiksi ja toisistaan selkeämmin erottuviksi siten, että käytännön toiminnassa valittava momentti on helposti nähtävissä.