

## Teiden talvihoidon tehostamisohjelma

Viimeisen 2-3 talven aikana on käynyt hyvin selväksi, että teiden talvihoitoon liittyvät menettelyt kaipaavat uudistamista ja modernisointia. Maanteiden keliolosuhteet ovat olleet monin paikoin hankalia nopeiden säävaihteluiden ja sateiden vuoksi. Muun muassa tämä on heijastunut runsaana kansalaispalautteena ja suurena tyytymättömyytenä talvihoidon nykytilaan. Keskustelua on käyty mm. talvihoitoluokituksista, urakkamallista ja sen toimivuudesta, aliurakoitsijoiden asemasta, tienpidon laadunvalvonnasta sekä yleisesti perusväylänpidon rahoituksen riittävydestä.

On tunnistettu, että ilmasto-olosuhteiden muutos, nopeamman reagoinnin tarve, teknologinen kehitys, sidosryhmiltä saatu palaute sekä toimijakentässä tapahtuneet muutokset edellyttävät toimenpiteitä talvihoidon osalta.

Valtion näkökulmasta tärkeimpänä prioriteettina on turvata turvalliset liikkumisolosuhteet niin kansalaisille kuin elinkeinoelämän kuljetuksille niin, että liikenneverkon valtakunnallinen yhtenäisyys säilyy. Tärkeitä näkökulmia ovat myös tienpidon kustannustehokkuus ja elinkaaritehokkaat toimenpiteet, uusien teknologisten ratkaisujen käyttöönotto ja innovointi sekä varautuminen toimintaympäristön muutoksiin.

## Tehostamisohjelman toimenpiteet

### Nopeasti vaikuttavat toimet

- Tiestön talvihoitoon suunnataan lisärahoitusta vuonna 2018 2 miljoonaa euroa.
  - Liikennevirasto tehostaa laadunvalvontaa paikallisesti tilaamalla lisää laadunvalvontapalveluja
  - Akuuttien tieosuuksien talvihoitoluokitusta nostetaan tarpeen mukaan arviolta 700-1400 tiekilometriä vuoden 2018 aikana.

### Pitkäjänteiset toimet

- Liikennevirasto ja ELY-keskukset tehostavat kunnossapidon valvontaa hyödyntämällä digitalisointia, tietojärjestelmiä ja uutta tekniikkaa. Mm. automaattista tiedonkeruuta hyödynnetään tienpidossa entistä enemmän esimerkiksi valvonnan osalta.
- Maantielailla saavutetaan pysyvä ratkaisu tienpidon laatuongelmiin lakisääteistä tienpidon valvontaa lisäämällä ja maanteiden kunnossapidon tasosta säättämällä. Esitys ehdotetaan tulevan voimaan valvonnan ja kunnossapidon osalta mahdollisimman nopealla aikataululla.
  - Trafi valvoo Liikennevirastoa ja maakuntia, jotta lakisääteiset liikenneverkon laatuvaatimukset tulevat täytetyksi.
  - Maakuntien ja Liikenneviraston tienpidon omavalvonta säädetään lakisääteiseksi ja avoimeksi

- Maakuntia veloitetaan huolehtimaan palveluntuottajan valvontaa koskevien riittävien määräysten sisällyttämisestä urakkasopimuksiin
- 10 vuotta vanhat talvihoidon toimintalinjat päivitetään kevään 2018 aikana ja tarvittava lisärahoitus turvataan perusväylänpidon rahoituksesta
- Uuden urakkamallin mukainen kilpailutus alkaa seuraavassa, vuoden 2018 syksyllä käynnistyvässä kilpailutuksessa.

## Toimenpiteiden taustoitus

### Talvihoidon rahoitustason nosto ja hoitoluokituksen nostot

- Ilmaston lämpeneminen ja nopeat säävaihtelut edellyttävät esimerkiksi hoitoluokituksen kriteerien, laatuvaatimusten ja toimenpideaikojen uudelleentarkastelua. Raskaan liikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet pyritään ottamaan linjauksissa nykyistä paremmin huomioon.
- Talvihoidon toimintalinjojen päivitys on käynnissä ja alustava arvio tarvittavasta lisärahoituksesta on 10-20 miljoonaa euroa /vuosi.
- Vuosien 2015-2018 välisenä aikana hoitoluokituksia on nostettu 2100 kilometrin pituudelta yhteensä 1,5 miljoonalla eurolla.
- Liikennevirasto nosti vuoden 2018 alusta yli 600 tiekilometrin hoitoluokkaa merkittävimmillä tieosuuksilla. Kohteet valikoituivat tärkeyden mukaan eri puolilta maata. Kriteereinä käytettiin mm. liikenneturvallisuutta ja raskaan liikenteen toimintaedellytysten parantamista. Korotus merkitsi noin 0,5 miljoonan euron lisäpanostusta talvihoitoon vuositasolla.
- Tämä ei kuitenkaan ollut riittävä rahoitustason nosto. Nyt esitetyllä 2 miljoonan lisärahoituksella parannettaisiin erityisesti talvihoidon tasoa niillä alueilla, joilla on ollut ongelmia kuluvan talven aikana. Talvihoitoa parannettaisiin nostamalla hoitoluokkaa vähäliikenteisemmällä tieverkolla yhteensä noin 700-1400 tiekilometriä, sekä käyttämällä lisärahoitusta palveluhiekoituksiin ja täsmähoitoon erityisesti raskaan liikenteen reiteillä. Rahoitusta käytettäisiin myös laadunvalvonnan tehostamiseen. Tiestön, jonka hoitoluokkaa nostetaan, valitsisi Liikennevirasto yhteistyössä ELY-keskusten kanssa. Palveluhiekoituksilla ja täsmähoidolla voidaan olosuhteiden vaatiessa tilata ylimääräisiä hoitotoimenpiteitä tai lyhentää hoitotoimenpiteiden toimenpideaikaa.
- Kahden miljoonan euron rahoitus toteutettaisiin siten, että niin sanotuista tienpäällystysrahoista siirretään rahaa tiestön talvihoidon käyttöön. Liikenneviraston arvion mukaan kahden miljoonan euron siirto tarkoittaisi sitä, että teiden päällistäminen vähenisi noin 40 tiekilometrillä vuodessa. Teitä päällystetään vuosittain keskimäärin noin 3000 kilometriä riippuen siihen käytössä olevan rahoituksen määrästä.
- Koska kaikkia teitä ei voida hoitaa kohtuullisin kustannuksin välittömästi, 78 000 kilometriä maanteitä on luokiteltu eri hoitoluokkiin. Tällä hetkellä on käytössä 7 erilaista hoitoluokkaa.
  - Hoitoluokka Ise (807 kilometriä, 23 % liikenteestä, 19 % raskaasta liikenteestä)
  - Hoitoluokka Is (2 772 kilometriä, 24 % liikenteestä, 27 % raskaasta liikenteestä)
  - Hoitoluokka I (4 896 kilometriä, 19 % liikenteestä, 22 % raskaasta liikenteestä)

- Hoitoluokka Ib (+Tlb: 11 257 kilometriä, 19 % liikenteestä, 19 % raskaasta liikenteestä)
- Talvihoitoluokka Tlb (eräät taajamatiet)
- Hoitoluokka II (18 895 kilometriä, 11 % liikenteestä, 9 % raskaasta liikenteestä)
- Hoitoluokka III (39 361 kilometriä, 5 % liikenteestä, 4 % raskaasta liikenteestä)

### **Uusi urakkamalli**

- Liikennevirasto ja ELY-keskukset ovat yhteistyössä Infra ry:n ja urakoitsijoiden kanssa kehittäneet uudenlaista, hoidonjohtourakkamalliin perustuvaa urakkamallia. Malli pohjautuu niin kutsuttuun hoidonjohtomalliin, jota on pilotoitu Espoossa, Raaseporissa ja Lahdessa ja tavoitteena on mahdollisimman tehokkaasti toimivat markkinat.
- Uusi urakkamalli on nykyistä avoimempi, yhteistyöhakuisempi ja läpinäkyvämpi.
- Urakkamallissa tilaaja ja urakoitsija toimivat nykyistä tiiviimmin yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa. Tilaja osallistuu mm. hoidon suunnitteluun. Osapuolet voivat yhteistyössä tarkastella olosuhteita yksittäisillä teillä ja reagoida nopeisiin olosuhdemuutoksiin.
- Alihankintasopimukset ja kustannukset ovat uudessa urakkamallissa tilaajalle avoimia. Riskienjako tulee oikeudenmukaisemmaksi ja edellytykset laaduntuottoon paranevat. Myös aliorakoiden pituudesta ja laajuudesta voitaisiin sopia nykyistä joustavammin ja hinnantarkistukset tai indeksit olisivat joustavammin vietävissä aliorakkasopimuksiin. Myös urakan aikaiset kalustomuutokset olisivat toteutettavissa nykyistä joustavammin.
- Malli ulottuu myös hintoihin. Nykyinen kokonaishinta korvautuu tavoitehinnalla, eli urakoitsijalle maksetaan toimenpiteiden perusteella ja jos tavoitehinta ylittyy, ylitys jyvitetään tilaajan ja urakoitsijan kesken. Molemmilla on siis riskiä ja vastuuta. Näin ollen rakennetta muutetaan siihen suuntaan, että urakoitsijoille ei jäisi kannusteita jättää toimenpiteitä tekemättä. On myös olemassa säätömahdollisuuksia, jotta tavoitehinnat pystyttäisiin vaikeinakin talvina saavuttamaan.
- Syitä uuteen urakkamalliin siirtymiselle on useita, tärkeimpinä ilmasto-olosuhteiden muutos ja nopeamman reagoinnin tarve sekä sidosryhmiltä saatu palaute. Lisäksi toimijoissa tapahtunut muutos edellyttää urakkamallin kehittämistä; nykyinen malli on perua ajoilta, jolloin pääurakoitsijalla oli oma kalusto ja henkilöstö. Nykyään toimitaan alihankkijaverkoston pohjalta.
- Kilpailutus käynnistyy lokakuussa 2018 ja urakat ratkeavat keväällä 2019. Uudella mallilla kilpailutetut hoidonjohtourakat alkavat 1.10.2019.
- Vuonna 2018 syksyllä kilpailutus käynnistyy Espoon, Vantaan, Kouvolan, Raision, Porin, Salon, Kankaanpään, Seinäjoen, Kokkolan, Iisalmen, Joensuun, Kiteen, Mikkelin, Äänekosken, Kuhmon, Kuusamon ja Ivalon alueurakoissa.

### **Digitalisaatio**

- Digitaalista ja automaattista tienpidon laadunvalvontaa on tehostettu uuden valvontaohjeen ja digitaalisen raportointi ja valvontatyökalun Harjan myötä. Lisäksi kansalaisille on avattu

Liikennetilannepalveluun karttapohjainen näkymä, mistä näkyy ajantasaisesti tehdyt talvihoitotoimenpiteet.

- Raportointi ja valvontatyökalu Harjan avulla nähdään urakoitsijan kaluston reaaliaikaiset toimenpiteet karttanäkymällä. Työkalu kertoo materiaalien käytöstä ja toimenpidehistoriasta sekä asiakaspalautteiden käsittelyn tilasta. Liikennetilannepalvelussa näytetään kansalaisille talvihoitotoimenpiteet kartalla. Tämän lisäksi käytössä ovat kelikamerat, tiesääasemat ja keliennustetyökalut.
- Kehitteillä ja kokeilussa on erilaisia ajoneuvoihin sijoitettuja jatkuvatoimisia mittaus- ja kuvauslaitteita, joista saadaan kuva tiestön tilanteesta. Laitteita on kaupallisissa ajoneuvoissa, kuten busseissa, postiautoissa, maitoautoissa sekä metsäteollisuuden autoissa. Tavoitteena on, että näitä menetelmiä voidaan hyödyntää liukkauden parempana havainnointina ja urakoiden valvonnan apuna.
- Lisäksi panostetaan talvihoidon laadun vuosimittareiden kehittämiseen, jotta voidaan luotettavasti ja objektiivisesti seurata laadun kehittymistä eri vuosina.

#### **Lakisääteinen laadunvalvonta ja kunnossapidon taso**

- Maantielakiin on tarkoitus lisätä säännökset **kunnossapidon tasosta** eri verkon osilla. LVM:n asetuksella olisi mahdollista antaa asiasta vielä tarkentavia säännöksiä.
- Korkeinta palvelutason olisi oltava runkoverkolla, mutta myös muilla valta- ja kantateillä kunnossapidon olisi oltava hyvää korkeatasoista. Liikennemäärät vaikuttavat kunnossapidon tasoon.
- Korkeatasoisella kunnossapidolla tarkoitettaisiin ennakoivia ja elinkaaritehokkaita päivittäisiä hoitotoimia, päällystämistä ja siltojen ja rakenteiden korjauksia, joilla varmistetaan, että liikenteen häiriöitä olisi mahdollisimman vähän.
- Seutu- ja yhdysteillä pyrittäisiin kohdekohtaisesti mahdollisimman edullisin kunnossapidon ratkaisuin tyydyttämään paikalliset tarpeet liikenteen koostumus huomioiden
- Säädetävät tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpitotehtävien hoitamisessa. Laissa säädettyä tason toteuttaminen edellyttäisi vähintään tällä hallituskaudella perusväylänpidon rahoituskehyksiin tehtyjen korotusten säilyttämistä. Maanteiden riittävän laadun, korjausvelan kasvun hallinnan ja siihen liittyen maantieomaisuuden säilymisen kannalta vähintään tällainen taso olisi kuitenkin välttämätöntä.
- Kuluvalla hallituskaudella liikenneväylien 2,5 miljardin euron korjausvelan vähentämiseen on myönnetty lisärahoitusta vuosille 2016–2018 600 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi nimeämättömiin investointeihin varatusta määrärahasta on siirretty ja tullaan siirtämään perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionapuun yhteensä 364 miljoonaa euroa vuosina 2017–2019. Keskimäärin tällä hallituskaudella väylänpitoon suunnattu lisärahoitus on lisännyt perusväylänpidon rahoitusta noin 200 miljoonalla eurolla vuodessa. On arvioitu, että esityksessä kuvattu palvelutaso edellyttäisi lisärahoitusta vähintään noin 200 miljoonaa euroa perustason päälle. Tästä tienpidon osuus olisi noin 60-70 %. Budjettirahoitus ilman lisäbudjet-teja tai erillisiä teemahankkeita on vaihdellut viime vuosina 912–1017 miljoonan euron välillä.

- Budjettirahoitus ilman lisäbudjetteja tai erillisiä teema-hankkeita on vaihdellut viime vuosina 912–1017 miljoonan euron välillä. Vuoden 2018 budjetti on 948 miljoonaa ja vuoden 2019 budjetti alustavasti 1023 miljoonaa euroa.
- Tulevat maakunnat hoitavat tienpitotehtäviä maantielain, valtion kanssa tehtävien tienpidon sopimusten sekä rahoituksen asettamien reunaehtojen sisällä. Tienpitotehtävien käytännön toteutuksesta maakunnat saavat pitkälti päättää itse.
- Maantielakiehdotuksessa lakiin lisätään uusia **valvontaa** koskevia vaatimuksia. Säädetään mm. Liikenneviraston (tienpitäjän) ja maakuntien omavalvonnasta. Lisäksi veloitetaan maakuntia huolehtimaan palveluntuottajan valvontaa koskevien riittävien määräysten sisällyttämisestä urakkasopimukseen. Tämä tarkoittaa niin maakunnan tilaajana toteuttamaa valvontaa kuin palveluntuottajan omavalvontaakin. Omavalvonta käsittäisi mm. seurantaan ja havaintoihin perustuvat toimenpiteet ja niistä raportoinnin julkisesti.
- Lisäksi Trafi valvomaan tienpidon yleisten vaatimusten, palvelutason ja kunnossapidon tason toteutumista, siinä havaittavia muutoksia ja puutteita. Valvonta kohdistuu tienpidosta vastaaviin viranomaisiin eli Liikennevirastoon ja maakuntiin. Tarvittaessa olisi mahdollista antaa huomautus taikka velvoittaa korjaamaan virhe tai laiminlyönti sakon, keskeyttämisen tai teettämisen uhalla.