Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 566/2017 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen teiden kunnossapidon parantamisesta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Marisanna Jarvan /kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 566/2017 vp:

> *Mitä toimenpiteitä hallitus aikoo tehdä teiden kunnossapidon parantamiseksi,*
>
> *mihin toimiin hallitus aikoo ryhtyä, jotta tienhoidon urakoinnissa määrärahoja saadaan ohjattua nykyistä enemmän käytännön tienhoitoon ja urakkakilpailutukset pilkottua pienempiin osiin ja*
>
> *onko tulevilla maakunnilla mahdollisuus vastata tienhoidon järjestämisestä?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Teiden kunnossapidosta on käyty vilkasta keskustelua syksyn aikana. Syksyllä maanteiden keliolosuhteet ovat olleet monin paikoin hankalia nopeiden säävaihteluiden ja sateiden vuoksi. Etenkin runsaat sateet ja nollan molemmin puolin vaihtelevat lämpötilat vaikeuttavat talvihoitoa ja rasittavat päällysteitä ja sorateitä.

Liikenneturvallisuuskehitys maanteillä on viime vuosina ollut edellä mainituista haasteista huolimatta kuitenkin suhteellisen hyvää. Suomi on yksi harvoista kylmän ilmaston maista maailmassa, jossa pääteiden onnettomuusriski talvella on kesän tasolla.

Kansainvälisessä ja pohjoismaisessa vertailussa Suomessa käytettävä alueurakkamalli on erittäin kustannustehokas. Ruotsissa talvihoitokustannukset ovat noin 60 % suuremmat kuin Suomessa ajoratakilometriä kohti. Suomen alueurakkamalli mahdollistaa niukan tilaajan henkilöstöresursoinnin ja suhteellisen matalan organisaatiorakenteen.

ELY-keskuksista saadun tiedon mukaan talvihoito on ollut tänä talvena vähintään tyydyttävää ja edellisvuosien tasolla. Laatuvaatimusten sisällä on pysytty yksittäisiä tapauksia lukuun ottamatta.

Tienkäyttäjän kokema kunnossapidon taso vaihtelee sääolosuhteiden ja toimenpideaikojen vuoksi, sillä kunnossapitokalusto ei voi olla monessa paikassa samanaikaisesti. Toimenpiteille on pakko sallia toimenpideaika, joka vaihtelee tien liikennemäärän ja merkityksen mukaan. Liukkaudentorjunta pyritään erityisesti pääteillä tekemään ennakkoon parhaiden mahdollisten ennusteiden ja reaaliaikaisen tiestön tilan seurannan perusteella tiesääjärjestelmistä.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 566/2017 vp

Suomen maantieverkon talvikunnossapito hoidetaan osana hoidon alueurakoita, joita on kaikkiaan 79. Alueurakoinnin kokojen pienentäminen todennäköisesti kasvattaisi laatueroja erityisesti pääteiden talvihoidossa sekä lisäisi tilaajan resurssitarvetta huomattavasti. Alueurakat ovat kestoltaan pääosin 5-vuotisia, jotta urakoitsijoiden kustannusriski pystytään pitämään kohtuullisena.

Alueurakat kattavat talvikunnossapidon lisäksi sorateiden hoidon, liikenneympäristön hoidon, varusteiden ja laitteiden kunnossapitoa ja viranomaispalvelutehtäviä. On nähty, että erilaisten hoitotehtävien toteutus saman pääurakoitsijan työnjohdon alaisuudessa tuo synergiaetuja, tasaa kausivaihteluita ja mahdollistaa alihankintasopimukset tiestön vaativuuden ja alueellisten markkinoiden mukaan.

Talvihoidon kustannukset muodostuvat aliurakoinnin lisäksi mm. päivystyksestä, sään- ja kelinseurannasta, tiesääjärjestelmistä ja materiaalikustannuksista. Ympärivuorokautinen sään ja kelinseuranta ovat välttämättömiä oikea-aikaisille ja ennakoiville kunnossapitotoimenpiteille. Oikea-aikaisilla toimenpiteillä pystytään optimoimaan ja vähentämään toimenpiteiden kokonaismäärää ja suolamäärää säilyttäen samalla vaadittu laatutaso esimerkiksi pääteiden liukkaudentorjunnassa.

Pääurakoitsijat vastaavat kelinseurannasta ja hälytyksistä sekä työnjohdosta sekä usein materiaalihankinnoista. Yksittäiselle aliurakoitsijalle maksettavat korvaukset eivät ole siten verrattavissa pääurakoiden kilometrihintoihin.

Liikennevirasto ja ELY-keskukset ovat yhteistyössä Infra ry:n ja urakoitsijoiden kanssa kehittämässä uudenlaista, hoidonjohtourakkamalliin perustuvaa urakkamallia, josta on erittäin hyvät kokemukset. Uusi urakkamalli otetaan käyttöön urakoiden kilpailutuksen myötä 1.10.2019 käynnistyvissä maanteiden hoitourakoissa. Uusi urakkamalli on nykyistä avoimempi, yhteistyöhakuisempi ja läpinäkyvämpi.

Alihankintasopimukset ja kustannukset ovat uudessa urakkamallissa tilaajalle avoimia. Riskienjako tulee oikeudenmukaisemmaksi ja edellytyksen laaduntuottoon paranevat. Myös aliurakoiden pituudesta ja laajuudesta voitaisiin sopia nykyistä joustavammin ja hinnantarkistukset tai indeksit olisivat joustavammin vietävissä aliurakkasopimuksiin. Myös urakan aikaiset kalustomuutokset olisivat toteutettavissa nykyistä joustavammin.

Myös 10 vuotta vanhat talvihoidon toimintalinjat on päätetty päivittää. Ilmaston lämpeneminen ja nopeat säävaihtelut edellyttävät esimerkiksi hoitoluokituksen ja toimenpideaikojen uudelleentarkastelua. Raskaan liikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet pyritään ottamaan linjauksissa nykyistä paremmin huomioon. Liikenneturvallisuutta optimoidaan käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa.

Liikennevirasto ja ELY-keskukset pyrkivät tehostamaan kunnossapidon valvontaa sekä hyödyntämään digitalisaatiota, tietojärjestelmiä ja uutta tekniikkaa. Ajantasaisen tiedon saaminen tiestöltä helpottaa keli- ja häiriötiedotusta sekä urakoiden laadunvalvontaa.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 566/2017 vp

Tulevat maakunnat hoitavat tienpitotehtäviä valtion kanssa tehtävien tienpidon sopimusten sekä rahoituksen asettamien reunaehtojen sisällä. Tienpitotehtävien käytännön toteutuksesta maakunnat saavat pitkälti päättää itse.

Helsingissä 3.1.2018

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

LVM/2314/01/2017