

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 21/2005 vp

### Valtioneuvoston selonteko tielaitosuudistuksesta

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on 3 päivänä toukokuuta 2005 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi valtioneuvoston selonteon tielaitosuudistuksesta (VNS 3/2005 vp).

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Pekka Hurtola, hallitusneuvos Kaisa-Leena Välipirtti ja yli-insinööri Mikko Ojajärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- budjettineuvos Esko Tainio, valtiovarainministeriö
- suunnittelupäällikkö Olli Penttinen ja suunnittelupäällikkö Seppo Toivonen, Tiehallinto
- tutkimuspäällikkö Juhani Pennanen, Kilpailuvirasto
- toimitusjohtaja Heikki Koivisto ja talous- ja lakiasiaintoimittaja Petri Ruisaho, Tieliikelaitos
- yksikönjohtaja Timo Kohtamäki, Lemcon Oy
- johtaja Martti Kärkkäinen, Lohja Rudus Oy
- toimitusjohtaja Pauli Pernaa, Skanska Tekra Oy
- kehittämispäällikkö Ismo Partanen, Suomen Yrittäjät
- johtaja Juhani Kuusisto, YIT-Yhtymä Oyj
- työsuojelusihteeri Pertti Sulasalmi, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- johtava asiantuntija Raimo Mansukoski, Elinkeinoelämän keskusliitto EK

- toimitusjohtaja Matti Peltola, Koneyrittäjien liitto
- johtaja Olli-Pekka Väänänen, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK
- johtaja Ensio Hakkarainen, Rakennusteollisuus RT
- johtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- yhdyskuntatekniikan päällikkö Jussi Kauppi, Suomen Kuntaliitto
- asiakkuuspäällikkö Pertti Niemi, Tie-Akava ry
- sopimussihteeri Reijo Taipale ja pääluottamusmies, hallituksen jäsen Hannu Viherpuro, Valtion ja erityispalvelujen ammattiliitto VAL ry
- neuvottelupäällikkö Niko Simola, Palkansaajajärjestö Pardia
- toimitusjohtaja Osmo Mettänen, Suomen Maarakentajien Keskusliitto
- varapuheenjohtaja Hannu Virta, Suomen Motoristit ry
- toimitusjohtaja Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys
- puheenjohtaja Eva Leskinen, TieUra ry
- pääluottamusmies Kimmo Laaksola, Tieliikelaitoksen ammattijärjestö TAJ ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- liikkuva poliisi
- Autoliitto ry.

## VALTIONEUVOSTON SELONTEKO

Tielaitos jakaantui Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi vuoden 2001 alussa. Tielaitosuudistuksen yhteydessä sovittiin neljän vuoden siirtymäajasta, jonka kuluessa koko tienpito avattiin kilpailulle. Ennen uudistusta tiestön hoito teetettiin pääasiassa Tielaitoksen omana työnä, mutta muilta osin tienpito oli jo kilpailun piirissä.

Tiestön hoidossa kilpailun avaaminen on onnistunut. Tiestön hoidon markkina-alueella Tieliikelaitos on pitkän historiansa vuoksi vahva toimija, mutta alalle on tullut myös muita valtakunnallisia ja alueellisia yrityksiä. Yksityiset urakoitsijat ovat hoitaneet kuluneena talvikauteena noin neljänneksen hoidon urakoista ja Tieliikelaitos noin kolme neljänestä.

Liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksella sekä ministeriön johdolla toimineissa seurantaryhmissä on varmistettu kilpailun toimivuutta. Siirtymäkauden aikana maarakennus- alalla vallinneet tulkintaerimielisyydet on ratkaistu. Tielaitosuudistus on tehostanut tieverkon hoitoa sekä yhtenäistänyt hoidon laatua ja palvelutasoa. Töiden tilaaminen kilpailuttamalla ulkopuolisilta toimijoilta on edellyttänyt Tiehallinnolta uudenlaista tilaajaosaamista. Täsmällisten laatuvaatimusten määrittämisen ja käyttöönoton seurauksena tienpidon laatu on yhtenäistynyt.

Tiestön talvihoidon taso on siirtymäkauden aikana kohonnut päteillä, koska niiden laatuvaatimuksia on nostettu. Tiestön kunnon aleneminen on siirtymäkauden aikana muiden kuin siltojen osalta pysähtynyt, koska ylläpitoon on voitu osittain hoidon tehostumisen seurauksena kohdentaa enemmän rahoitusta. Alemman tieverkon talvihoidon taso on heikentynyt joillakin alueilla, mutta vastaa asetettuja laatuvaatimuksia.

Liikenneturvallisuus on säilynyt kokonaisuutena hyvänä organisaatiomuutoksen jälkeenkin. Valtioneuvoston asettamaan liikenneturvallisuustasoon ei ole päästy. Samankaltaisiin johtopäätöksiin päätyi myös VTT, joka selvitti tielaitosuudistuksen vaikutuksia liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta (VTT 1.3.2005:

Selvitys tielaitosuudistuksen vaikutuksista). Tielaitosuudistuksen tavoitteeksi asetetut 50 miljoonan euron vuotuiset säästöt on saavutettu ja ylitetty. Tienpidon rahoitustaso on suunnilleen sama kuin ennen uudistustakin, mutta uusien tehokkaampien toimintatapojen seurauksena Tiehallinto on pystynyt ylläpitämään laajentunutta tieverkkoa. Siirtymäkauden aikana liikennesuorite on lisääntynyt 10 %:lla ja laatuvaatimuksia on nostettu. Samalla toimintaympäristö monimutkaistuu keskikaiteiden, kiertoliittymien ja taajamasaneerauksien myötä.

Tieliikelaitoksen vuosiliikevaihto on noin 500 miljoonaa euroa. Tilikauden tulos vuonna 2004 oli noin 13 miljoonaa euroa. Tieliikelaitos on saavuttanut sille asetetut tavoitteet, ja sen kannattavuus on hieman alle maarakennusalan keskimääräisen kannattavuuden.

Tieliikelaitos on toiminut markkinoiden ja asetettujen reunaehtojen mukaisesti sekä henkilöstötoimustaan noudattaen. Hallitusohjelman mukaisesti Tieliikelaitoksen tuotot ohjataan perustienpidon rahoitukseen.

Tielaitosuudistuksen kokemuksista ja Tieliikelaitoksen markkinoille tulosta hyötyvät muutkin infrastruktuuripalveluja ostavat tahot, kuten kunnat, koska palvelumarkkinat ovat siirtymäkauden aikana kehittyneet. Kunnat voivat soveltuvin osin hyödyntää Tiehallinnon luomia tilauskäytäntöjä. Myös eri tienpitäjien yhteisiä hoitourakoita on käynnistetty.

Tieliikelaitoksen henkilöstöä on jouduttu sopeuttamaan arvioitua enemmän. Tässä eduskunnan edellyttämä neljän vuoden siirtymäkausi ja henkilöstöpoliittiset linjaukset ovat osoittautuneet uudistuksen henkilöstöpolitiikan kannalta hyväksi. Sopeuttamista on kyetty siirtymäkaudella eri keinoin tukemaan ja hankkimaan huomattavalle osalle sopeutettavista uutta työtä. Palveluprojekteihin ja sopeuttamiseen on käytetty siirtymäkauden aikana yhteensä noin 100 miljoonaa euroa. Hallitusohjelman mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön asettama selvityshenkilö on selvittänyt Tieliikelaitoksen orga-

nisaation kehittämisen tarpeet ja esittänyt vaihtoehtoiset etenemistavat.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Perustelut*

#### **Yleistä**

Hallitus antoi eduskunnalle vuoden 2000 alussa esityksen laeiksi Tiehallinnosta ja Tieliikelaitoksesta (HE 25/2000 vp). Esitys liittyi vuoden 2000 ensimmäiseen lisätalousarvioon, ja sen mukaan silloinen Tielaitos jakaantui kahteen erilliseen organisaatioon siten, että tilaajana toimi Tiehallinto ja Tielaitoksen tuotannosta muodostettiin puolestaan liiketoimintaa harjoittava Tieliikelaitos.

Hyväksyessään lait Tiehallinnosta ja Tieliikelaitoksesta eduskunta hyväksyi seuraavat kuusi lausumaa:

1. Eduskunta edellyttää, että tielaitoksen omistamat ja sopimuksilla hallinnoimat alueet jaetaan Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen kesken siten, ettei synny markkinahäiriöitä. Alueellisen kilpailutilanteen perusteella siirretään riittävä osuus Tieliikelaitokselle ja muut taloudellisesti merkittävät osuudet Tiehallinnolle. Maa-aineseurustuksen alueilta jaosta sovitaan liikenneministeriön asettamassa maa-ainestyöryhmässä. Sellaiset alueet, joiden maa- ja kiviainesvaroja ei voida enää hyödyntää, siirretään Kapiteeli Oy:lle tai Valtion kiinteistölaitokselle, joiden tulee hoitaa maisemointivelvollisuus.

2. Eduskunta edellyttää, että henkilökuntaa ei lomauteta, ei irtisanota eikä pakkosiirretä työskäyntialueelta toiselle siirtymäkauden aikana, ja että hallitus laatii yhdessä kuntasektorin kanssa sille osalle tielaitoksesta vapautuvaa henkilökuntaa, jolle ei ole käyttöä Tiehallinnossa tai Tieliikelaitoksessa, sijoitusohjelman muulle julkiselle lohkolle käyttäen apunaan mm. vakanssi-siirtoja. Uusiin tehtäviin siirtyville annetaan tar-

peellinen koulutus. Siirtyville henkilöille taa-taan palvelussuhteen ehdot ns. vanhoina työntekijöinä. Hallituksen on seurattava uudistuksen henkilöstövaikutuksia ja ryhdyttävä tarvittaessa toimenpiteisiin siirtymäajan pidentämiseksi.

3. Eduskunta edellyttää, ettei perustamisvaiheen aloittavassa taseessa Tieliikelaitokselle merkittävä velkaa valtiolle tai sen osaa käytetä taloudellisena perusteena henkilökunnan irtisanomiseksi.

4. Eduskunta edellyttää, että Tiehallinto luovuttaa poliisille tämän pyytämät tieliikenteseen liittyvät tiedot korvauksetta.

5. Eduskunta edellyttää, että hallitus laatii jatkuvasti vuosittaisen seurantaraportin tiehallintomuutoksesta niin, että eduskunnan liikennevaliokunta saa sen käyttöönsä kutakin raportointivuotta seuraavan vuoden huhtikuun loppuun mennessä.

6. Eduskunta edellyttää, että hallitus laatii siirtymäajan päätyttyä eduskunnalle selonteon tiehallintomuutoksen vaikutuksesta tiestön kuntoon, liikenneturvallisuuksiin ja tienpidosta valtiolle aiheutuneisiin kustannuksiin.

Siirtymäkauden aikana liikenne- ja viestintäministeriö on raportoinut eduskunnan liikennevaliokunnalle vuosittain tielaitosuudistuksesta. Ministeriö on koonnut raportin Tiehallinnon, Tieliikelaitoksen ja toimialan järjestöjen kirjallisesti esittämistä näkemyksistä. Raporteissa on käsitelty kilpailun avautumista ja markkinoiden kehitystä, teiden kuntoa, liikenneturvallisuuksiin sekä Tieliikelaitoksen henkilöstön sopeuttamista. Raportit on käsitelty valmistavasti sekä henkilöstötyöryhmässä että seurantaryhmässä, ja valiokunta on niitä käsitellessään kuullut eri tienpidon ja -hallinnon toimialaan kuuluvia ta-hoja.

### Kilpailutilanteen toteutuminen

#### *Markkinoiden toimivuus*

Selonteossa todetaan, että uusilla hankintamennettelyillä on saatu aikaan riittävä kilpailu ja toimivat markkinat sekä että siirtymäkauden aikana Tiehallinto on kyennyt luomaan edellytykset uusien markkinoiden syntymiseen erityisesti yleisten teiden hoidossa. Tiehallinnon hankintamennettelyjen kehittämisen katsotaan nopeutaneen maa- ja vesirakentamisan yleistä kehittämistä m.m. elinkaari- ja ekotehokkuusajattelun periaatteiden sisällyttämisessä eri urakamuotoihin ja toimittajien valintaperusteisiin. Tämän lisäksi hoidon, ylläpidon ja rakentamisen tarjoushintataso on selkeästi alentunut siirtymäkauden aikana. Tienpidon markkinat ovat selonteon johtopäätösten mukaan toimineet, eikä markkinahäiriöitä ole esiintynyt.

Valiokunta katsoo, että tielaitosuudistus onnistui ja uudistukselle asetetut tavoitteet saavutettiin. Siirtymäkaudella kilpailu toimi kaikissa tienpidon tuoteryhmissä, ja markkinaosuuksien muutokset ovat tapahtuneet hallitusti, ilman häiriöitä tai vääristymiä.

Asiantuntijakuulemisessa on yleisesti katsottu, että Tiehallinto on onnistunut tienpidon markkinoiden avaamisessa hyvin. Jotta maarakennusalan kehityksen jatkuminen ja tasapainoinen kilpailutilanne markkinoilla voidaan varmistaa, valtion omistajana tulee saadun selvityksen mukaan edelleen viipymättä käynnistää toimet Tielikelaitoksen kehittämiseksi.

Toisaalta asiantuntijakuulemisessa valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että yksityisen sektorin näkökulmasta tielaitosuudistus ei ole sujunut niin onnistuneesti kuin valtioneuvoston selonteossa annetaan ymmärtää. Tämä kritiikki kohdistuu lähinnä kilpailuneutraliteetin toteutumiseen siirtymäkautena 2001—2004. Markkinahäiriöiden torjumiseksi ja kilpailuneutraliteetin parantamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsikin toukokuussa 2000 Tielikelaitoksen toiminnalle siirtymäkauden ajaksi eräitä reunaehtoja. Asiantuntijakuulemisen mukaan ministeriö ei tosin ole kaikilta osin valvonut niiden noudattamista.

#### *Hoitourakoiden kilpailuttaminen*

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että uudistuksen suurimmat muutokset ja haasteet kohdistuivat hoidon kilpailulle avaamiseen. Tielikelaitoksella on nimittäin pitkän historiansa vuoksi edelleen vahva asema hoitomarkkinoilla. Hoitomarkkinoille on kuitenkin saatu myös eri tyyppisiä ja eri kokoisia yksityisiä yrityksiä.

Valiokunta pitää hyvänä, että kilpailun avaamisen yhteydessä Tiehallinto laati alan toimijoita kuultuaan hankintastrategian, jonka avulla tavoitellaan alan tuottavuuden merkittävää lisääntymistä. Tuottavuuden kasvu on keskeinen keino tyydyttää kasvavat tienpitotarpeet niukan hoitoksen oloissa. Hankintastrategian keskeisiä elementtejä ovat aiempaa suuremmat hankintakokonaisuudet, eri työvaiheiden yhdistäminen saman sopimuksen piiriin, palveluntuottajan laatuvarustuu, riskien optimaalinen jakaminen, asiakaslähtöisyyden turvaaminen, uuden teknologian hyödyntäminen ja innovaatiomahdollisuuksien lisääminen.

Valiokunnan huomiota on asiantuntijakuulemisessa kuitenkin kiinnitetty myös siihen, että yleisten teiden hoitourakointiin ei ole vielä varmuudella syntynyt toimivia markkinoita ja markkinoiden toimivuuden varmistaminen hoitourakoinnissa edellyttää Tiehallinnon toimenpiteitä. Kilpailuttamisella saadaan toki aikaan lyhytaikaisia säästöjä, mutta sillä saatetaan romuttaa myös laadun parantamistavoitteet. On edelleen korostettu, että hoitourakoita koskeviin tarjouspyyntöihin tulisi lisätä maarakennusalan eettisiin ohjeisiin jo hyväksytty velvoite ilmoittaa urakanhoitamisessa käytettävät tärkeimmät alihankkijat.

Ilmoituksensa mukaan Tiehallinto seuraa ja analysoi kilpailun toimivuutta jatkossakin säännöllisesti, käy siitä vuoropuhelua alan toimijoiden kanssa ja on valmis reagoimaan nopeasti mahdollisten ongelmien ilmaantuessa. Suurten hankintakokonaisuuksien rinnalla säilytetään pienempiä, niin sanottuja sisääntulourakoita, jotka ovat tärkeitä markkinoiden dynamiikan kannalta. Ne toimivat PK-yritysten väylänä päästä sisään tienpidon urakointimarkkinoille.

Tilaaajana Tiehallinto kiinnittää huomiota myös alihankintaketjujen toimivuuteen.

Asiantuntijakuulemisessa valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että hoidon laatutaso kilpailuttamisen johdosta ei ole heikentynyt. Edelleen on todettu, että jos laatutasossa on tapahtunut muutoksia, ne ovat aiheutuneet Tiehallinnon asettamien laatuvaatimusten muuttamisesta. Alemman luokan teillä laatutasoa on voitu alentaa, mutta syynä on ollut hoitoon käytettävissä olevien määrärahojen niukkuus. Valiokunnan tietoon on edelleen saatettu, että yksikään kahtena viime talvena sattuneista liukkaudesta johtuneista vakavista onnettomuuksista ei myöskään ole sattunut yksityisen yrityksen hoidettavana olleella tiellä. Valiokunta korostaa, että laatutaso määräytyy käytettävissä olevien budjettivarojen mukaan, ja kiinnittää tässä yhteydessä huomiota laadun liikenneturvallisuusvaihteluihin.

Valiokunta katsoo, että lähivuosien tärkeä tehtävä on varmistaa toimivien markkinoiden syntyminen hoitourakointiin. Tiehallinto on tänäkin vuonna kilpailuttanut joitakin pienehköjä kolmivuotisia alalietulourakoita. Ne eivät kuitenkaan ole merkittävästi lisänneet tarjoustensa määrää. Tällaisten urakoiden lisääminen saattaa kuitenkin olla keino houkutella uusia tarjoajia hoitourakointiin.

### Henkilökunnan sopeuttaminen

Selonteossa todetaan, että eduskunnan lausmassa edellytetty pitkä siirtymäaika osoittautui Tielikelaitoksen henkilöstön sopeuttamisen kannalta hyväksi varsinkin ottaen huomioon henkilöstön ikärakenteen. Tämän neljän vuoden siirtymäkauden aikana pystyttiin henkilöstön sopeuttamista tukemaan merkittävästi. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että Tielikelaitoksessa sopeutettavan henkilöstön määrä osoittautui kuitenkin huomattavasti suuremmaksi kuin valmisteluvaiheessa vuonna 1999 arvioitiin. Selonteon mukaan tämä johtui ennen kaikkea teiden hoitourakoissa vallitsevasta kovasta hintakilpailutilanteesta. Voittaakseen urakan Tielikelaitos joutui tarjoamaan ja toteuttamaan hoi-

tourakat pienemmällä omalla henkilöstöllä ja kalustolla kuin vuonna 1999 arvioitiin. Valiokunta toteaa, että liikenne- ja viestintäministeriö sitoutui sovittuihin henkilöstömääriin, vaikka niistä kuitenkin myöhemmin poikettiin, mikä johti sopeutettavien henkilöiden määrän lisäyksen myötä henkilöstön ennalta ilmoitettua suurempiin irtisanomisiin ja sopeuttamiskustannusten kasvuun.

Asiantuntijakuulemisessa kuten selonteosakin on todettu, että Tielikelaitoksen henkilöstön sopeuttamisen keinoista on sovittu hyvässä ja rakentavassa hengessä liikenne- ja viestintäministeriön henkilöstötyöryhmässä ja Tielikelaitoksen neuvottelukunnassa. Sopeuttamiseen ja palveluprojekteihin on käytetty siirtymäkauden aikana yhteensä noin 100 miljoonaa euroa.

Valiokunta katsoo, että tielaitosuudistus on kokonaisuudessaan edennyt hyvin ja sen toteuttamisessa on mahdollisuuksien rajoissa noudatettu eduskunnan sille asettamia reunaehtoja. Kuten valtioneuvoston selonteossa todetaan, pitkä siirtymäaika osoittautui hyväksi henkilöstön sopeuttamisen kannalta. Tielaitosuudistuksen henkilöstöryhmän loppuraportin mukaan uudistuksen seurauksena Tiehallinnon organisaatioon on kohdistunut tehostamistarpeita ja henkilöstön uusia osaamisvaatimuksia. Nämä muutokset ovat tapahtuneet suunnitellusti ja ilman ongelmia. Uudistus ei ole vaikuttanut henkilöstön työtyytyväisyyteen kielteisesti. Henkilöstön sopeuttamista kyettiin tukemaan ja toisaalta sopeuttamista pystyttiin käsittelemään sekä tielaitosuudistuksen henkilöstötyöryhmässä että Tielikelaitoksen neuvottelukunnassa hyvässä ja rakentavassa hengessä. Merkille pantavaa on myös se, että näissä työryhmissä kyettiin sopimaan henkilöstön sopeuttamisen keinoista.

### Tiestön kunto ja liikenneturvallisuus

Hoidon palvelutaso on selonteon mukaan yhtenäistynyt koko maassa ja talvihoidon taso päätteillä on lievästi parempi kuin uudistusta edeltävänä aikana. Sen sijaan alemmalla tieverkolla taso on useilla alueilla paikallisesti heikentynyt verrattuna uudistusta edeltäneeseen aikaan.

Alemman tieverkon hoidon taso vastaa kuitenkin Tiehallinnon asettamia alennettuja laatuvaatimuksia. Siirtymäkaudella talvihoidon taso on pääteillä parannettu laatuvaatimuksia kiristämällä, ja kesähoidon taso vastaa uudistusta edeltänyttä aikaa.

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että hankintamenettelyyn siirtyminen on muodostunut toimivaksi instrumentiksi hallita laatua koko verkolla. Haluttu panostus näkyy verkolla ja panostukseen voidaan tarvittaessa vaikuttaa tienpidon linjauksissa. Tieverkon hoidon laatu- ja palvelutaso on yhtenäistynyt.

Pääteiden laatu on pysynyt vähintäänkin samana, paikoin hieman parantunut. Laatuvaatimukset määriteltiin siirtymäkauden alussa jotta-kuinkin samoiksi, mitä silloisen tielaitoksen sisäisessä toiminnassa käytettiin. Niiden tulkinta ja soveltaminen johti siirtymäkauden alussa hiukan muuttuneeseen lopputulokseen vähäliikenteisellä tieverkolla. Aluksi tapahtunut lievä notkahdus alaspäin on siirtymäkauden aikana kurottu umpeen laatuvaatimuksia tiukentamalla.

Kokonaisuudessaan laatu on nyt suunnilleen uudistusta edeltävällä tasolla, rahoituksen niukuudesta johtuvien priorisointien takia paikoin alemmalla tieverkolla lievästi aiempaa alhaisempi, mutta kuitenkin asetettujen alemmien laatuvaatimusten mukainen.

Liikenneturvallisuus on kehittynyt liikenteen määrän kehitykseen nähden lievän positiivisesti. Kun kesän ja talven onnettomuuskehitykset ovat lähes identtisiä, tielaitosuudistus ei ole talviturvallisuuteen vaikuttanut. Kesäajan turvallisuuden uudistus ei olisi paljon voinutkaan vaikuttaa. Valiokunta toteaa kuitenkin, että valtioneuvoston asettamia liikenneturvallisuustavoitteita ei ole saavutettu, ja kiinnittää huomiota siihen, että niiden saavuttamiseksi budjetissa on panostettava tarpeeksi tiestön kuntoon ja liikenneturvallisuutta edistäviin liikenneprojekteihin.

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että tieliikelaitosuudistuksen seurauksena tienpidon toimintaketju työn tilaajasta varsinaiseen hoitotoimenpiteitä suorittavaan toimijaan on useassa tapauksessa pidentynyt. Tämä korostaa Tiehallinnon roolia laadunvarmistajana tienpi-

dossa, koska pitkät toimintaketjut alihankkijoihin ovat entistä helpommin alttiina laatu- vaihteluille. Valiokunta toteaa, että tienkäyttäjien kannalta hyvän laadun lisäksi tienpidossa keskeistä on laadun tasaisuus, joka tulee varmistaa riittävän tehokkailla sopimusrikkomuksista määrättävillä sanktioilla.

Onnettomuuskehityksen mukaan teiden hoidossa tapahtunut toimintamallin muutos ei ole vaikuttanut kielteisesti liikenneturvallisuuteen. Selonteossa todetaan, että talviajan liikenneturvallisuuden parantaminen on mahdollista vain pääteitä nykyaikaistamalla ja kohtaamisonnettomuuksia estämällä sekä ajantasaista keli- ja informaatiojärjestelmää kehittämällä. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että alempiasteisten teiden kunto vaatii poliittista uusharkintaa, ja siihen tielaitosuudistuksella ei ole suoranaisia vaikutuksia.

Toistaiseksi tielaitosuudistuksen kustannussäästöt on jouduttu käyttämään siirtymäajan sopeutustoimiin. Valiokunta korostaa, että jatkossa on erittäin tärkeää, että saavutetut kustannussäästöt käytetään alunperin suunnitellusti tienpitoon. Tämä on tärkeää, sillä tiestön huononemiskehitys on hädin tuskin saatu pysäytettyä ja siltojen osalta huononemiskehitystä ei ole edes pystytty pysäyttämään.

### **Tienpidosta valtiolle aiheutuvat kustannukset**

Selonteossa todetaan, että tielaitosuudistuksen tavoitteeksi asetettu 50 miljoonan euron säästö-tavoite toteutui hyvin. Tienpidon avautuminen kilpailulle ja siirtymäkauden sopeuttamistoimien loppuminen ovat tuoneet tienpitoon vuositasolla yli 60 miljoonan euron säästön. Valiokunta korostaa selonteon lailla, että tulevien vuosien tienpidon kannalta on olennaisen tärkeää, että uudistuksen myötä syntyvät säästöt voidaan käyttää tienpitoon.

Asiantuntijakuulemisissa on todettu, että hyvinä puolina tielaitosuudistuksessa on nähtävä tienpidon töiden saaminen aikaisempaa laajemmin kilpailun piiriin. Osittain kilpailuttamisen, osittain Tiehallinnon uuden hankintastrategian ansiosta on lisäksi saatu säästöä tienpidon kus-

tannuksiin. Huomiota on kuitenkin kiinnitetty siihen, että hoitourakoinnissa hintataso on laskeutunut niin paljon, että se saattaa jatkossa kääntyä nousuun.

Hoidossa suurin muutos oli siirtyminen omasta työstä hankintamenettelyyn, jolloin vaadittava laatu siirryttiin hankkimaan palvelusopimukseen pohjautuen. Aiemmin viraston sisäisenä laadunohjauksena määräytyvä laatu kuvataan sopimusasiakirjoissa. Kilpailuttamisen suurin vaikutus on ollut hoitokustannusten aleneminen merkittävästi, vuositasolla noin 42 miljoonaa euroa.

### **Jatkotoimet**

Hallitusohjelman mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö asetti Tieliikelaitoksen organisaation kehittämisen selvityshenkilön, joksi nimettiin pääjohtaja Mikko Talvitie. Selvitystyön lähtökohdan muodosti Tieliikelaitoksen nykyiseen organisaatioon liittyvien kehittämistarpeiden selvittäminen niin, että eri kehittämisvaihtoehtoja voitiin arvioida selvitystyössä esiin tulleiden kehittämistarpeiden pohjalta. Tähän liittyen oli erityisesti tarkasteltava Tieliikelaitoksen kilpailullisia ja liiketoiminnan kehittämisen edellytyksiä sekä Tieliikelaitoksen asemoitumista toimialan kilpailussa. Selvitystyössä tuli erikseen arvioida Tieliikelaitoksen jatkamista nykyisellään ja liikelaitosmallin kehittämistä sekä Tieliikelaitoksen yhtiöittämistä. Selvitystyössä tuli myös erikseen tarkastella henkilöstökysymyksiä eri kehittämisvaihtoehtojen osalta. Esitetyistä malleista valiokunnan kuulemat asiantuntijat ovat kannattaneet sekä liikelaitosmallia että yhtiömallia.

#### *Liikelaitosmalli*

Vastoin selvityshenkilön raportin johtopäätöksiä asiantuntijakuulemisessa on kannatettu liikelaitosmallia. On katsottu, että ei vielä ole mahdollista tehdä lopullisia analyysejä nykyisen organisaatiomallin menestymisestä ja että liikelaitosmallille pitäisi antaa aito mahdollisuus näyt-

tää potentiaalinsa. Liikelaitosmallin raportissa esitetyt nykyiset rajoitteet on kuulemisessa vahvistettu ja on katsottu, että ne tulisi poistaa selvityshenkilön esittämällä tavalla pikaisesti. Liikelaitosmalli jättää valtion omistajaohjaukselle enemmän ja muitakin kuin liiketaloudellisia mahdollisuuksia toimia. Liikelaitos voi kuitenkin verokohtelussa saada tiettyä kilpailuetua, joka on otettava huomioon voitonjaossa.

Asiantuntijakuulemisessa on esitetty, että liikelaitosmallissa Tieliikelaitoksella on velvollisuus tarjota tienhoitoa koko maahan, mikä voi Suomen laajuudessa maassa olla merkityksellistä.

#### *Yhtiömalli*

Toisaalta asiantuntijakuulemisessa on myös katsottu, että Tieliikelaitos olisi mahdollisimman pian saatava muutettua yhtiömuotoon. Tieliikelaitoksen yhtiöittämistä on pidetty luontaisena nyt aloitetun kehitysprosessin seuraavana askeleena, koska vain osakeyhtiömuodossa Tieliikelaitoksen on mahdollista olla muihin verrattavissa oleva toimija kilpailuilla maarakennusmarkkinoilla. Liikelaitosta ei voida pitää aitona riskinottajana markkinoilla, koska valtio vastaa viime kädessä liikelaitoksen velvoitteista. Tieliikelaitoksen yhtiöittämisen on katsottu varmistavan maarakennusalan kehityksen jatkumisen ja tasapainoisen kilpailutilanteen markkinoilla. Kysymys on myös Tieliikelaitoksen imagosta tasavertaisena alan toimijana.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että yhtiöittämiseen liittyy myös eläkevastuiden täysi kattaminen.

### **Päätösehdotus**

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa,

*että eduskunta hyväksyy selonteon ja*

*että eduskunta saattaa tämän mietinnön valtioneuvoston tietoon.*

**LiVM 21/2005 vp — VNS 3/2005 vp**

Helsingissä 7 päivänä lokakuuta 2005

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Markku Laukkanen /kesk	Reino Ojala /sd
vpj.	Matti Kangas /vas	Erkki Pulliainen /vihr
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Eero Reijonen /kesk
	Leena Harkimo /kok	Pertti Salovaara /kesk
	Saara Karhu /sd	Arto Seppälä /sd
	Marjukka Karttunen /kok	Raimo Vistbacka /ps
	Inkeri Kerola /kesk	vjäs. Reijo Paajanen /kok.
	Risto Kuisma /sd	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.