

TYÖLUVAT ELY-KESKUKSESSA

Toiminnan kehittäminen ja tulevaisuuden visio



Ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

HAMK Riihimäki, Tulevaisuuden liikennejärjestelmät

Kevät, 2020

Markus Seppälä

Tulevaisuuden liikennejärjestelmät
Riihimäki

| | | |
|---------------------|---|-------------------|
| Tekijä | Seppälä Markus | Vuosi 2020 |
| Työn nimi | Työluvut ELY-keskuksessa: Toiminnan kehittäminen ja tulevaisuuden visio | |
| Työn ohjaaja | Janne Rautio | |

TIIVISTELMÄ

Maanteillä tehtävä työ on aina luvanvaraista. Työluvut myönnetään valtakunnallisesti Pirkanmaan ELY-keskuksessa, taho toimi myös työn tilaajana. Opinnäytetyössä kehitettiin työlupatoimintaa, kartoitettiin sen nykytila vahvuuksineen ja haasteineen. Työllä tavoiteltiin resurssien tehokkaampaa kohdentamista sekä rutiinitehtävien helpottamista työluvista. Lisäksi luotiin tulevaisuuden visio työlupatoimintaan vuodelle 2030.

Opinnäytetyössä käytettiin kvalitatiivisia ja kvantitatiivisia tutkimusmenetelmiä. Ratkaisuja etsittiin sekä lupa-asiantuntijoiden että asiakkaiden näkökulmasta. Aineisto perustui pääasiassa kyselytutkimukseen, johon osallistui 73 työlupa-asiakasta, sekä neljän asiantuntijan haastatteluun. Työssä hyödynnettiin myös ELY-keskuksen jatkuvasti käytössä olevaa asiakastyytyväisyyskyselyä. Lisäksi erilaisten lupatyyppeiden määrää ja ratkaisutapoja kartoitettiin työlupapäätösten tilastoinnilla puolen vuoden ajalta.

Sähköistä asiointia käytti yli 80 % hakijoista ja johtoihin, kaapeleihin sekä putkiin liittyviä työlupia oli eniten. Työlupatoiminta on hyvällä tasolla, mutta parannettavaakin on. Haasteiksi nousi hakemusten laatu sekä käsittelyn yksityiskohdat. Asiakkaat kokivat lupapäätöksen pitkäksi ja ilmoitusvaatimuksia kritisoitiin. Lupamaksua pidettiin kohtuullisena, ja sen porrastaminen sai eniten kannatusta asiakkailta. Lupamenettelyn kevennystä kannatettiin. Lähitulevaisuuden kehitys kohdistettiin sähköiseen asiointiin, kevennettyyn lupakäsittelyyn, lupamaksun porrastamiseen sekä lupapäätöksen rakenteeseen. Tulevaisuusvisiossa esiteltiin uusi maastokatselmusmalli ja esitettiin päätöksen uudistamista ja huomioitiin työlupatiimin hyvinvointi. Jatkotutkimuskohde olisi maantiellä tehtävien töiden valvonta.

Avainsanat työlupa, maantiealue, ELY-keskus, lupamaksu, TILU-järjestelmä

Sivut 123 sivua, joista liitteitä 18 sivua

Traffic Systems of the Future

Riihimäki

| | | |
|-------------------|---|------------------|
| Author | Markus Seppälä | Year 2020 |
| Subject | The permits for working at road granted by ELY-Centre: The development of the proceedings and future vision | |
| Supervisor | Janne Rautio | |

ABSTRACT

Work on the roads owned by government is always subject to a permit, granted nationwide at the ELY Centre of Pirkanmaa, which also was a commissioner of this thesis. Permit proceeding was developed during this study based on the strengths and challenges that were found. The aim was to improve the use of resources given and to facilitate routine tasks. Thesis created a vision for the future of permit proceedings for the year 2030.

Both qualitative and quantitative research methods were used and licensing experts as well as the permit clients gave perspectives. The material was mainly based on a survey for 73 customers and 4 interviews with experts. Thesis also utilized the ELY Centre's continuously used customer satisfaction survey. The thesis also includes statistics on the number of different types of roadwork permits and solutions for a period of six months.

More than 80 % of clients used electronic services to apply their permits, and most of the issued permits were related to wires, cables and pipes. Permit proceedings are at good level, but there is still things to improve. The main challenges found were the quality of the applications and the details of the proceedings. Customers felt that the permit decision was lengthy and criticized notification requirements. Permit fee was considered reasonable and staggering the permit fee got most support from customers. Lightening the permit proceeding received support. The proposed measures for the near future focused on electronic services, lightening the permit proceeding, staggering of the permit fee and the structure of the permit decision. The vision of the future introduced a new model for terrain inspection and proposed ways to reform the permit decision. Study also took into account the well-being of the license expert team. The subject of further research could be the supervision of roadworks.

Keywords Roadwork permit, road area, ELY Centre, permit fee, TILU-program

Pages 123 pages including appendices 18 pages

KESKEISIÄ KÄSITTEITÄ JA LYHENTEITÄ

| | |
|-----------------------------------|--|
| Ajorata | Maantiellä se osa tiestä, jolla liikenne kulkee. Ajorataan kuuluu ajokaistat ja se on tarkoitettu ajoneuvoliikenteelle. |
| ELY-keskus | Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, tehtävänään hoitaa eri vastuualueidensa täytäntöönpano- ja kehittämistehtäviä. |
| Hetkellinen työ | Työtehtävä, joka saadaan suoritettua nopeammin, kuin mitä liikenteenohjauksen rakentamiseen kohteessa kuluu aikaa. |
| Hätätyöluja | ELY-keskuksen lupa-asiantuntijan tai aluevastaavan tai alueurakan henkilön suullisesti tai kirjallisesti myöntämä työluja. Voidaan käyttää silloin, kun työ on aloitettava välittömästi esimerkiksi vakava putkirikko tai sähköverkkovaurio. |
| Ilmoitusmenettely | Menettelytapa, jossa tietyn maantiealueella suoritettavan työn saa aloittaa joko luvan saamisen jälkeen (noudatettava luvassa määrättyjä ehtoja) tai asetetun määräajan umpeuduttua. |
| Keskittetyt asiakaspalvelut (KAP) | ELY-keskuksen organisaation osa, joka käsittelee maantiealueelle myönnettäviä erilaisia lupia esimerkiksi erikoiskuljetuslupia, johtojen- ja kaapeleiden sijoituslupia ja työluja tiealueella työskentelemiseksi. |
| Liikenteen asiakaspalvelukeskus | Väyläviraston, Traffic Management Finland Groupin ja ELY-keskusten muodostama neuvontapalvelu, josta saa opastusta maantie-, rata- ja vesiväyläasioissa valtakunnallisesti. |

| | |
|-----------------------------|--|
| Liikenteenohjaussuunnitelma | Työmaata tai lupahakemusta varten laadittava selostus siitä, miten työmaa eristetään liikenteeltä ja kuinka liikennettä varoitetaan työmaasta sekä miten liikenne ohjataan työmaa-alueella, suunnitelma pitää sisällään kaikkien liikenne-merkkien sijoituspaikat ja sulku- ja varoituslaitteiden sijoituksen ja mallin. |
| Lyhytaikainen työ | Alle vuorokauden kestävä työ. |
| Maantiealue | Valtion hallinnassa oleva maa-alue, joka palvelee liikennettä tai siihen liittyviä oheistoimintoja. |
| Tieturva (1 tai 2) | Koulutus, joka vaaditaan maantiellä työskenteleviltä henkilöiltä, tarkoituksena varmistaa turvallinen työskentely ja huomioida tiellä työskentelyn aiheuttamat riskit työntekijöille. |
| TILU-järjestelmä | Verkon yli käytettävä eli internetin kautta toimiva ohjelma, jolla työluvut käsitellään lupa-asiantuntijoiden toimesta. TILU-järjestelmässä toimii myös sähköinen asiointi. |
| Työlupa | Tässä työssä Työluvalla tarkoitetaan Pirkanmaan ELY-keskuksessa toimivan Keskitetyn asiakaspalvelun (KAP) myöntämää hallinnollista lupapäätöstä, jonka turvin saa tehdä työtä tai sijoittaa tiettyjä elementtejä maantiealueelle. |

SISÄLLYS

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | JOHDANTO..... | 1 |
| 1.1 | Tutkimustyön tavoitteet | 2 |
| 1.2 | Tutkimuskysymykset ja menetelmät | 3 |
| 2 | TYÖLUPIIN LIITTYVÄ LAINSÄÄDÄNTÖ..... | 4 |
| 2.1 | Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista | 5 |
| 2.2 | Laki liikennejärjestelmästä ja maantiestä | 6 |
| 2.3 | Tieliikennelaki..... | 8 |
| 2.4 | Valtion maksuperustelaki..... | 9 |
| 2.5 | Valtioneuvoston asetus ELY-keskuksista..... | 9 |
| 2.6 | Valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta..... | 10 |
| 2.7 | Tieliikenneasetus..... | 11 |
| 3 | TYÖLUVAT..... | 14 |
| 3.1 | Erilaiset työluvut – tyyppiesimerkkejä | 14 |
| 3.2 | Liikenteenohjaussuunnitelmien laadinta..... | 15 |
| 3.3 | Työmaan suojaaminen | 19 |
| 3.4 | Maantiellä tehtävässä työssä vaaditut koulutukset | 20 |
| 3.5 | Lupavaatimuksesta vapautetut työt | 22 |
| 3.6 | Väyläviraston ohjeet | 23 |
| 3.6.1 | Liikenne tietyömaalla – Yleiset käytännöt ja turvallisuusvaatimukset . | 23 |
| 3.6.2 | Liikenne tietyömaalla – Lyhytaikaiset ja luvanvaraiset työt..... | 23 |
| 3.6.3 | Sulku- ja varoituslaitteet..... | 24 |
| 3.6.4 | Liikenne tietyömaalla – Tienrakennustyömaat | 25 |
| 3.6.5 | Muu työlupiin liittyvä ohjeistus..... | 28 |
| 3.7 | Työluvassa noudatettava varoitusvaatestandardi..... | 28 |
| 3.8 | Maanteiden käyttö muihin kuin liikenteen tarpeisiin..... | 29 |
| 3.9 | Suomen työlupeen verrattavien asioiden käsittely Ruotsissa ja Tanskassa | 31 |
| 4 | TYÖLUPIEN KÄSITTELY | 33 |
| 4.1 | TILU-järjestelmä | 33 |
| 4.1.1 | Hakemustyyppit..... | 35 |
| 4.1.2 | Työlupahakemuksen käsittely | 36 |
| 4.1.3 | Hakemuksen perustietojen syöttäminen | 37 |
| 4.1.4 | Työkohteen ja -tehtävien kirjaus..... | 39 |
| 4.1.5 | Lupapäätös | 39 |
| 4.1.6 | Liikenteenohjaus..... | 41 |
| 4.1.7 | Tarkentavat tiedot ja lupapäätöksen liitteet..... | 42 |
| 4.1.8 | Vahvuudet | 44 |
| 4.1.9 | Kehittämiskohteet | 45 |
| 4.2 | Työlupien rajoitteet..... | 46 |
| 4.2.1 | Työlupien käsittelyaika | 46 |
| 4.2.2 | Työluvan voimassaoloaika | 48 |
| 4.2.3 | Luvan aluerajaus..... | 48 |
| 4.2.4 | Toteuttamissopimuksen tarve..... | 49 |

| | | |
|-------|---|----|
| 4.3 | Maksuasetus..... | 50 |
| 4.3.1 | Työlupien lupamaksun suuruus..... | 51 |
| 4.3.2 | Milloin lupamaksua ei peritä | 52 |
| 5 | LUPAPÄÄTÖS | 55 |
| 5.1 | Etusivu ja päätös | 55 |
| 5.2 | Voimassaolo ja yhteystiedot | 56 |
| 5.3 | Perustelut | 57 |
| 5.4 | Liikenteenohjaus ja nopeusrajoitus | 57 |
| 5.5 | Ehdot, vastuut ja kustannukset..... | 58 |
| 5.6 | Työluvan työturvallisuusmääräykset | 59 |
| 5.7 | Lainkohdat ja maksuperusteet..... | 60 |
| 5.8 | Muutoksenhaku, allekirjoitukset, liitteet ja tiedottaminen..... | 60 |
| 6 | AINEISTO JA TULOKSET | 62 |
| 6.1 | Työlupien tilastointi..... | 62 |
| 6.2 | Asiakastyytyväisyys jatkuvan kyselyn mukaan..... | 64 |
| 6.3 | Kyselytutkimus työluvan saaneille | 65 |
| 6.3.1 | Taustatiedot ja lupien haku | 65 |
| 6.3.2 | Hakemuksen liitteet ja luvan hyödyllisyys..... | 67 |
| 6.3.3 | Lupavaatimus ja näkemykset lupamaksusta | 68 |
| 6.3.4 | Lupapäätöksen käsittelyaika | 69 |
| 6.3.5 | Liikenteenohjaussuunnitelma ja päätöksen selkeys | 71 |
| 6.3.6 | Laajempi tietoperusta ja viiteohjeiden tuntemus..... | 72 |
| 6.3.7 | Perehtyminen päätökseen ja sen saatavuus työkohteessa | 73 |
| 6.3.8 | Avoimet kommentit ja kehitysideat | 74 |
| 6.4 | Lupa-asiantuntijoiden näkemyksiä | 75 |
| 6.4.1 | TILU-järjestelmä ja sähköinen asiointi..... | 76 |
| 6.4.2 | Ideoita muista lupatyypeistä | 77 |
| 6.4.3 | Työmäärän suhde lupamaksuun ja porrastus | 77 |
| 6.4.4 | Kevennetty menettely | 78 |
| 6.4.5 | Työluvan ja toteuttamissopimuksen samanaikainen haku | 79 |
| 6.4.6 | Työlupatoiminnan haasteet ja onnistumiset..... | 80 |
| 7 | TÄRKEIMMÄT TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET | 81 |
| 7.1 | Tulosten vastaavuus tutkimuskysymyksiin | 81 |
| 7.2 | Muut tärkeät esille nousseet asiat..... | 83 |
| 7.3 | Luotettavuuden arviointia..... | 85 |
| 8 | LÄHITULEVAISUUDEN KEHITYSTOIMET | 86 |
| 8.1 | Lupakäsittelyn keventäminen | 86 |
| 8.2 | Muutokset lupapäätöksen rakenteeseen | 87 |
| 8.3 | Kehitystoimet sähköiseen asiointiin | 90 |
| 8.4 | Lupamaksun porrastaminen | 91 |
| 9 | TULEVAISUUDEN VISIO – TYÖLUPATOIMINTA VUONNA 2030 | 92 |
| 9.1 | Maastokatselmuksien kautta lupaan | 93 |
| 9.2 | Asiakaspalaute ja lupalausekkeiden kehittäminen | 94 |

| | |
|--|-----|
| 9.3 Tiimiin kohdistuvat kehitystoimet..... | 96 |
| 10 LOPUKSI | 97 |
| LÄHTEET | 99 |
| HAASTATTELUT | 103 |
| KUVAT | 103 |
| TAULUKOT | 104 |

Liitteet

| | |
|---------|--|
| Liite 1 | TILU-järjestelmän lupa-asiantuntijan työpöytä |
| Liite 2 | TILU-järjestelmän luvan käsittelynäkymä |
| Liite 3 | Esimerkki työlupapäätöksestä |
| Liite 4 | Ote työlupien tilastoinnin Excel-taulukosta |
| Liite 5 | Webropol-kyselylomake |
| Liite 6 | Puolistrukturoidun haastattelun kysymyspohja työlupien käsittelijöille |

1 JOHDANTO

Maanteille myönnetään vuosittain pitkälti toistatuhatta työlupapäätöstä, joilla mahdollistetaan luvanvaraisten töiden suorittaminen. Näihin sisältyvät muun muassa johtoihin, putkiin ja kaapeleihin tehtävät korjaukset ja muutokset, jouluvalojen asentaminen, alikulkujen taidemaalaukset, erikoiskuljetuksien suorittamiseksi tieverkolle tehtävät väliaikaiset muutokset sekä pienet liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät toimenpiteet. Kaikki maantiellä tehtävät työt on asetettu luvanvaraisiksi, koska työ liikenteen seassa tai sen välittömässä läheisyydessä on todettu vaaralliseksi.

Maanteillä tehtävien töiden lupien myöntäminen on keskitetty vuodesta 2010 alkaen valtakunnallisesti Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen, eli ELY-keskukseen. Työlupahakemukset ratkaistaan Pirkanmaan ELY-keskuksen keskitetyissä lupapalveluissa ja työlupatiimin vahvuus oli vuoden 2019 joulukuussa noin 4 henkilöä. Työlupiin kokonaisuudessaan käytettävä tarkka henkilötyövuosisumma ei ole tiedossa, koska kaikki työlupien käsittelijät tekevät mahdollisuuksien mukaan myös muita KAP-tiimissä myönnettäviä lupapäätöksiä.

Opinnäytetyöni oli työelämälähtöinen ja tutkimuksellinen. Työlupatoimintaa halutaan kehittää nykyistä tehokkaammaksi niin resurssien käytön kuin asiakasnäkökulmankin kannalta. Näistä asetelmista rakentuivat lähtökohdat tälle opinnäytetyölle. Työlupatiimin esimies ehdotti, että kehityksen suuntaa voisi hakea ja linjata hyvin opinnäytetyön kautta. Tutkimuksen tarkoitus oli kartoittaa työlupatoiminnan nykytila vahvuuksineen ja kehityskohteineen. Työssä selvitettiin myös, miten toimintaa on kehitetty sen jälkeen, kun työlupatoiminta keskitettiin Pirkanmaan ELY-keskukseen vuonna 2010. Työssä esitellään laajasti myös nykyisin lupien myöntämiseen käytettävä Tienpidon luvat eli TILU-järjestelmä.

Yhtenä kokonaisuutena työssä syvennyttiin itse lupapäätökseen ja käytiin läpi sen sisältämät elementit. Työssä selvitettiin, mitä lupapäätöksen hallinnollisena päätöksenä on välttämätöntä sisältää sekä etsittiin asioita, joita päätöksestä voisi jättää pois. Työssä pureuduttiin myös päätöksen rakenteeseen: Voisiko päätöstä muuttaa niin, että juuri kyseistä työtä koskevat asiat ja ohjeet erottuisivat ja löytyisivät päätöksestä nykyistä helpommin. Kun tutkimuksessa nousi esiin tarve saada päätökseen lisää kyseistä työmaata koskevaa tietoa, suunniteltiin, miten näitä tietoja voitaisiin luontevimmin lupapäätöksiin lisätä. Työssä selvitettiin myös pienempiä asioita, kuten totuus pohjaa epäilykselle siitä, että luvansaajat eivät lue lupapäätöstä kovinkaan huolellisesti.

Tutkimustyön teon mielekkyyttä lisäsi merkittävästi se, että saatuja tuloksia voi suoraan hyödyntää työlupahakemusten käsittelyssä. Tarkoitus oli,

että tutkimus tarjoaisi linjauksia haastaviin tapauksiin ja helpottaisi jatkossa niiden päätösten ratkaisumallia, jotka kuluttavat nykytilanteessa tarpeettomasti lupa-asiantuntijoiden resursseja. Tutkimuksessa pyrittiin kartoittamaan myös ne asiat, jotka tällä hetkellä toimivat hyvin ja lisäksi pohdittiin, kuinka nyt hyvin toteutetut asiat saadaan toimimaan vastaavasti jatkossa. Maastossa tapahtuva työskentely ja sen valvonta rajattiin pois tästä tutkimuksesta. Valvonnan haasteet ovat tiedossa ja kyseinen aihe voisi olla mahdollinen jatkotutkimuskohde.

1.1 Tutkimustyön tavoitteet

Tutkimustyöllä oli kolme merkittävää tavoitetta:

1. Resurssien tehokkaampi käyttö
2. Rutiinitehtävien helpottaminen
3. Tulevaisuuden visio vuodelle 2030

Työllä tavoiteltiin lupakäsittelyyn tehokkaampaa resurssien kohdentamista, eli pyrittiin löytämään ne asiat, joihin annetut voimavarat kannattaa käyttää. Tarkoitus oli, että jatkossakin selvittää nykyisellä lupa-asiantuntijamäärällä, vaikka lupamäärät kasvaisivatkin edelleen. Ratkaisuja toiminnan kehittämiseen etsittiin sekä lupa-asiantuntijoiden että asiakkaiden näkökulmasta. Työssä pohdittiin lisäksi kehityskohteita lupapäätökseen, jotta niiden tekeminen olisi mahdollisimman joutuisaa ja vastaavasti tulkinta luvansaajille loogista. Luvan hakemisen helppoutta tarkasteltiin ja esitettiin kehitysehdotuksia luvan haun helpottamiseksi.

Toinen merkittävä tavoite oli etsiä keinoja lupakäsittelyn helpottamiseksi, varsinkin rutiinitehtävissä, joita ovat esimerkiksi usein toistuvat toisiaan vastaavat lupa-asiat. Keinoja tällaisten lupien käsittelyn nopeuttamiseen ja helpottamiseen, tarkasteltiin luvan ratkaisumallin keventämisen kannalta tai mahdollisesti sallimalla ilmoitusmenettely tarkkaan rajatuissa hakemuksissa. Mukaan tarkasteluun otettiin myös TILU-järjestelmässä oleva luvan muokkaus pohja, jota kehittämällä asiantuntijan työ voisi helpottua. Eri vaihtoehtojen etuja punnittiin työssä ja ratkaisuja esitettiin saatujen tulosten pohjalta.

Kolmas päätavoite oli luoda työluopatoiminnalle tulevaisuuden visio seuraavaksi kymmeneksi vuodeksi. Vision kohdevuodeksi valittiin 2030, koska työluopatoiminta on ollut käynnissä vuodesta 2010 alkaen ja työtä on tehty nyt kymmenen vuoden ajan. Näin ollen oli loogista laatia suunnitelma seuraavan vuosikymmenen kehityskululle. Tässä osiossa laadittiin tulevaisuuslinjauksia ja pohdittiin, miten toimintaa tulisi kehittää, jotta se vastaisi laadittavan vision mukaista kuvaa vuonna 2030. Visioon sisällytettiin myös kehitysehdotuksia niihin asioihin, jotka nykytilanteessa todettiin haasteiksi. Tulevaisuusvisiossa oli tarkoitus myös hahmotella, miten työluopatoimintaa kehitetään pitkällä aikavälillä. Visiossa esitettiin vaihtoehtoinen lupien ja maastokatselmusten käsittelymalli. Esitettyä mallia voisi soveltaa jatkossa

mahdollisesti myös valvonnassa. Tulevaisuusvisiossa nostettiin esiin myös kehitysideoita asiakaspalautteen saamiseksi ja tiimin hyvän toiminnan varmistamiseksi.

1.2 Tutkimuskysymykset ja menetelmät

Työn tutkimuskysymykset aseteltiin niin, että ne vastaavat hyvin suoraan asioihin, joita pyrittiin selvittämään. Niillä voitiin myös saada tarkkoja vastauksia työlupatoiminnan kehittämiseen eli työn päätavoitteeseen.

Tutkimuskysymykset olivat seuraavat:

1. Mitkä ovat työlupatoiminnan keskeisimmät haasteet tällä hetkellä?
2. Ovatko johtoihin ja kaapeleihin liittyvät työluvat ratkaistavissa kevennetyllä menettelyllä?
3. Miltä työlupatoiminnan tulisi näyttää vuonna 2030; millaista polkua tavoitetilaan kuljetaan?

Työstä muotoutui tutkimuksellinen opinnäytetyö, tavoitteet ja yllä esitetyt kysymykset huomioiden. Opinnäytetyössä sovellettiin sekä kvalitatiivisia eli laadullisia että kvantitatiivisia eli määrällisiä menetelmiä mahdollisimman kattavan tiedon saamiseksi. Tutkimusmenetelmät ja tiedonkeruu tapahtuivat pääasiassa haastattelututkimuksella ja kyselytutkimuksella. Lupa-asiantuntijoiden ideoita ja havaintoja työlupatoiminnasta kartoitettiin haastattelemalla kaikki työlupia käsittelevät asiantuntijat. Haastatte- luja varten luotiin kysymyspohja rakentuen niiden asioiden ympärille, joita päätöksiä tekeviltä asiantuntijoilta haluttiin selvittää. Työlupa-asiakkaiden kokemuksia ja havaintoja selvitettiin kahdella tavalla. Näkemysten selvittämiseksi tehtiin Webropol –ohjelman avulla kyselytutkimus, johon osallistumislinkki lähetettiin asiakkaille sähköpostitse. Kyselytutkimus suoritettiin Webropolia käyttäen, koska se koettiin helpoksi ja nopeaksi tavaksi kerätä tietoa työlupa-asiakkailta. Toisena menetelmänä tiedonkeruuseen asiakkailta hyödynnettiin keskitetyssä asiakaspalvelussa jatkuvasti käytössä olevan asiakastyytyväisyyskyselyn vastauksia vuodelta 2019.

Heikkilän mukaan laadullisessa tutkimuksessa tutkimuskohde rajoittuu pienempään joukkoon, tällä menetelmällä tuotetussa aineistossa ja analysoinnissa korostuu laadun merkitys. Määrällisessä tutkimuksessa taas on huomioitava, että aineistoon saadaan riittävän suuri ja edustava otos. Tutkimus sopii hyvin asioiden kartoittamiseen ja yleistämiseen esimerkiksi erilaisten tilastointien avulla, mutta ei anna vastauksia asioiden perimmäisiin syihin. (Heikkilä, 2014 s. 15) Tässä tutkimuksessa pyrittiin saamaan laadullisin menetelmin mahdollisimman hyvä kuva työlupatiimin näkökannoista tutkimuksessa selvitettyihin asioihin. Määrällistä ainestoa saatiin lupa-asiakkaiden kyselytutkimuksen avulla.

Lisäksi erilaisten lupatyyppeiden määrää ja ratkaisutapoja kartoitettiin työlupapäätösten tilastoinnilla. Tilastointiin, jossa hyödynnettiin Excel-tauluk-

kolaskentaa, kerättiin noin puolen vuoden aikana käsitellyt työlupapäätökset. Tällä tilastoinnilla haettiin lukuja siitä, miten paljon erilaisia työlupia tehdään ja miten ne jakautuvat. Tilastointi antoi hyvät lähtökohdat toiminnan kehittämiseen niin, että lupa-asiantuntijoiden työ käytettäisiin mahdollisimman tehokkaasti hyväksi. Lisäksi tässä työssä hyödynnettiin tutkimuksen tekijän omaa kokemusta työlupatoiminnasta ja tietoja muusta viranomaistyöstä, sekä selvitettiin vastaavan tyyppisten lupien käsittelyä joissakin muissa maissa.

2 TYÖLUPIIN LIITTYVÄ LAINSÄÄDÄNTÖ

Valtion virastojen ja laitosten toiminta perustuu annettuihin lakeihin ja asetuksiin. Tämä koskee myös ELY-keskusta ja edelleen siellä toimivaa organisaatiota. Lainsäädäntö määrittää myös sen, mitä lupapäätöksessä tulee olla ja mitkä asiat ELY-keskuksessa ratkaistaan. Tässä luvussa pyritään käymään läpi ne lait ja asetukset, joita työlupapäätöksiin Pirkanmaan ELY-keskuksessa sovelletaan. Kokonaisuutta selventää myös laatimani kuva 1. Lisäksi selvennetään kunkin lainkohdan työluville asettamia ehtoja.



Kuva 1. Työlupiin liittyvä lainsäädäntö, määräykset ja ohjeet.

ELY-keskuksia ohjaavissa laeissa on määritelty, että useista ELY-keskusten toiminnoista ja tehtävistä säädetään lakien lisäksi tarkemmin asetuksilla. Näin ollen ELY-keskusten toimintaa ohjataan siis myös erikseen annetuilla asetuksilla. Lainsäädännöllisesti asetukset ovat lakien alapuolella ja niillä annettuja lakeja täsmennetään ja tarkennetaan. Asetuksia voidaan muuttaa lakia nopeammalla käsittelyllä, sillä asetukset eivät edellytä eduskunnan hyväksyntää, vaan ne tulevat voimaan hallituksen (valtioneuvosto) päätöksellä. Tämän lisäksi asetuksia voi antaa myös presidentti ja ministeriöt. Nopeamman käsittelyn vuoksi on perusteltu, että niitä käytetään täsmennyksiin ja lakien tarkennuksiin. Asetuksia käyttämällä vältetään samalla kuormittamasta eduskuntaa teknisillä nippelitiedoilla. (Heikniemi, 2002)

2.1 Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista

ELY-keskukset perustettiin vuonna 2010, perustuen 20.11.2009 annettuun lakiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista (897/2009). Laissa säädetään ne asiat, joita ELY-keskuksissa tehdään ja lisäksi ELY-keskusten alaisten työ- ja elinkeinotoimistojen tehtävät. Laki muun muassa määrittelee ELY-keskuksille toiminta-ajatuksen ja toimialan sekä tehtävät. Lisäksi laki määrää ELY-keskuksen vastuualuejaosta, eli sen jakautumisesta elinkeino-, liikenne- ja ympäristövastuualueisiin. ELY-keskusten johtaminen määritellään myös laissa. Lain mukaan yhden vastuualueen johtaja toimii myös kyseessä olevan ELY-keskuksen ylijohtajana, lisäksi jokaisella vastuualueella on johtaja ja keskuksella niin ikään myös johtoryhmä. Lain sanelema johtoportaan rakenne poikkeaa hyvin paljon kaupallisista yrityksistä ja pakottaa siihen, että organisaatiossa on vähintään noin neljä tasoa. (Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 897/2009)

Työlupatoiminta sisältyy lain ensimmäisen luvun 3 § yhdeksänteen kohtaan. Se kuuluu näin:

”Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset hoitavat niille erikseen säädettyjä tehtäviä seuraavilla toimialoilla: 9) liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, maanteiden pito sekä julkisen liikenteen järjestäminen.”

Työlupatoiminta tähtää osaltaan liikennejärjestelmän toimivuuteen, sillä kun tiealueelle työhön menemiseen vaaditaan lupa, tekijöille asetetaan vaatimuksia liikenteenohjaamiseksi ja tarvittaessa myös rajoitetaan työaikaa liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Lisäksi asetetaan ehtoja muun muassa kevyenliikenteen reittien käytettävyyteen työn aikana. Liikenneturvallisuuden varmistaminen on niin ikään työluvista selkeä tavoite. Yhtymäkohtia voidaan löytää myös lain tie- ja liikenneolot -kohtaan, sillä työluvilla pyritään varmistamaan, että tiealueella tehtävät työt eivät tarpeettomasti haittaa liikennettä. Työluvilla tehtävät työt, eivät saa koskaan aiheuttaa vaaraa liikenteelle. (Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 897/2009)

2.2 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

ELY-keskuksen liikennevastuualueen toimintaa ohjaa myös vahvasti laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, joka on alun perin kirjoitettu numerolla 503/2005. Lakia on sittemmin päivitetty ja tarkennettu monien pykälien osalta, joten yksittäiset lainkohdat voivat olla huomattavasti uudempiakin, kuin itse laki 503/2005. Esimerkiksi lain 13 § on päivitetty 23.11.2018 annetulla lailla 980/2018. Tällöin lakiin on lisätty vaatimuksia tienpidon ekologisuuden, tulevien digitalisaatiotoimenpiteiden ja taloudellisuuden huomioinnista.

Lain useissa kohdissa on tietoa, joka liittyy työlupien myöntämiseen, esimerkiksi teiden luokittelu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin on esitetty lain ensimmäisen luvun 4 §. Työluvista luokittelua käytetään muun muassa liikenteenohjaus- ja tarvittavien varoitustoimenpiteiden määrittelyssä. Tiealueen määrittely on niin ikään työlupia myönnettäessä merkittävässä roolissa. Lain 5 §:n mukaan tiealueeseen ja maantien laitteisiin kuuluvat ajoradan ja pientareiden lisäksi:

”jalkakäytävä ja pyörätie, erikoiskuljetustie, pysäköintipaikka ja -alue, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue sekä levähdys-, varasto- ja kuormausalue.”

Lisäksi laki mainitsee tiealueeseen kuuluviksi rakenteet, rakennelmat ja laitteet, jotka ovat olemassa yllä mainittuja maantien osia varten. Esimerkkejä tällaisista ovat alikulkutunneli, ojarumpu, liikennevalojen tai tievalaistuksen ohjauskeskukset ja muut vastaavat rakenteet, joita tiealueella on. Erikseen mainitaan liikenteen ohjauslaitteet ja muut tiealueelle tarpeelliset laitteet kuten riista-aita tai meluste. On huomattava, että aina kun työ liittyy edellä kuvattuihin rakenteisiin tai sitä tehdään maanteihin liittyvillä alueilla, vaaditaan työlupa. Näin ollen esimerkiksi linja-autopysäkin korjaaminen vaatii ELY-keskuksen myöntämän työluvan. (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005)

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 10 §:n mukaan Väylävirasto on aina maantieverkon tienpitäjä. ELY-keskukset toimivat Väyläviraston alaisuudessa. Lain mukaan ELY-keskukset vastaavat tienpidosta alueellaan, mutta suuret hankkeet tehdään aina Väyläviraston toimesta. (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005)

Työlupatoiminnan kannalta liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 § on kaikkein merkittävin. Laki toteaa, että:

”Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lupa.”

Tämä laki toimii siis perustana ELY-keskuksen työlupatoiminnalle. 42 § on päivitetty 30.12.2019 ja se on tullut voimaan nykymuotoisena 1.2.2020. (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005)

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä määrittelee myös sen, milloin työlupa voidaan myöntää. Lain mukaan:

”Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle.”

Eli lakia tulkiten ELY-keskuksella on aina harkintavalta myöntää tai evätä työlupa. Lain sana ”voidaan”, jättää ELY-keskukselle mahdollisuuden myös tehdä kielteinen päätös, jos siihen löytyy perusteet. Lisäksi, mikäli työstä katsotaan aiheutuvan vaaraa liikenteelle tai merkittävää haittaa tienpidolle, lupaa ei myönnetä. Tällöin työ on suunniteltava toteutettavaksi toisella tapaa, niin että sen aiheuttama vaara liikenteelle sekä haitta tienpidolle poistuu. Laissa määritellään myös poikkeus edellä mainittuun, sillä yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, laitteiden ja rakennelmien osalta työlupa on myönnettävä, mikäli sen rakentaminen ei aiheuta vaaraa liikenteelle. Tällöin tienpidolle voi kuitenkin aiheutua vähäistä haittaa. (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005)

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä velvoittaa luvansaajan pitämään asennettavan laitteen tai vastaavan kunnossa ja antaa ELY-keskukselle oikeuden asettaa lupaehtoja, joiden mukaan kunnossapitotoiminnan on tapahduttava. Lisäksi luvansaajalle asetetaan ehto muuttaa tielle sijoitettua laitetta tai rakennetta ja tarvittaessa poistaa se kokonaan, jos ELY-keskus perustellusta syystä katsoo tarvetta jommallekummalle toimenpiteelle. (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005)

Laki nimeää neljä tilannetta, kun työlupaa ei vaadita. Nämä tapaukset on listattu alla.

1. **Kun varastoidaan puita seutu- tai yhdystien ulkoluisissa.** Edellytyksenä on, että kyseisellä tiellä ei ole etuajo-oikeutettu tie -liikennemerkkiä. Lisäksi vaaditaan, että puut ovat peräisin metsänhakuusta ja ne ovat säilytyksessä enintään 6 kuukautta. Lisäksi puut saa kuormata pinosta ilman työlupaa.
2. **Sijoitettaessa maantialeuelle tilapäinen ilmoitus** (esimerkiksi hääkyltti), kun toimitaan lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 52 a §:n mukaan.
3. **Postilaatikon tai muiden postinjakelussa tarvittavien vähäisten rakennelmien sijoittamisesta**, kun toimitaan postilain (415/2011) 45 §:n nojalla.
4. Silloin, kun sijoitetaan tielle liikenteenohjauslaite, ja toimenpide kuuluu tienpitäjän vastuulle.

Lisäksi lakiin on kirjattu Traficomille mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä vaadittavan lupahakemuksen sisällöstä, sijoitettujen esineiden sijainnin ilmoittamisesta, laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamistyön järjestelyistä. Annettava määräys ei voi kuitenkaan koskea sähkö- ja telekaapeleiden ominaisuuksia. (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005)

Lain kuudes luku käsittelee maantietäalueen lakkauttamista. Näin voi käydä esimerkiksi, kun maantie muutetaan kaduksi tai tietä oikaistaan, jolloin osia vanhasta maantiestä jää tarpeettomiksi. Perussääntö on, että lakkaavat alueet siirtyvät viereisen maan omistajan haltuun korvauksetta. Tilaanne muuttuu monimutkaisemmaksi, kun lakkaavalla maantiellä sijaitsee sinne työluvalla myönnetty rakenne, laite tai esimerkiksi taideteos. Lain 90 § kolmas kohta käsittelee tätä asiaa. Sen mukaan oikeus pitää maantielle kyseessä olevan lain 42 tai 42 a § sijoitettua rakennelmaa, laitetta tai rakennetta säilyä, vaikka maantie lakkautetaan. On perusteltua kysyä, miten maantien lakkaamisen jälkeen sijoitettujen laitteiden, rakenteiden ja rakennelmien pito-oikeus kirjataan maan siirtyessä uudelle omistajalle, sillä laki ei asiaan ota kantaa. Laissa ei myöskään määritellä sitä, miten kauan luvallisesti entiselle tiealueelle sijoitettujen rakenteiden, laitteiden tai rakennelmien pito-oikeus säilyy. (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005).

2.3 Tieliikennelaki

Laajasti julkisuuttakin saanut uusi tieliikennelaki on tulossa voimaan 1.6.2020. Tässä työssä avataan ne nykyisen tieliikennelain (267/1981) kohdat, joilla on merkitystä työlupien myöntämisessä tai töiden toteutuksessa. On kuitenkin huomattava, että uuden lain astuttua voimaan lainkohtiin on odotettavissa muutoksia. Esimerkiksi uudesta tieliikennelaista ei enää löydy lainkohtaa sille, kuka vastaa nopeusrajoituksen asettamisesta. Liikenteenohjaajia koskeva säädäntö on pysymässä pitkälti ennallaan.

Tieliikennelain 25 §:n mukaan nopeusrajoituksista päättää se, jolla on oikeus asettaa liikenteenohjauslaitteita tielle. Työluvuissa kyseistä pykälää sovelletaan silloin, kun työn turvallisesti suorittamiseksi nopeusrajoituksen alentaminen on tarpeen. Toisin sanoen, kun nopeusrajoituksen lasku on tarpeen, työlupapäätökseen sisällytetään päätös myös tilapäisestä nopeusrajoituksen pudottamisesta. (Tieliikennelaki 267/1981)

Tieliikennelain 49 § määrittelee sen, kuka voi toimia liikenteenohjaajana ja mitä vaatimuksia toiminnalle asetetaan. On mielenkiintoista, että liikenteenohjaajien määrittely löytyy myös tieliikenneasetuksesta lähes identtisenä lakiin verraten. Laissa oleva teksti on vuodelta 2018 ja asetuksessa kyseinen lainkohta on julkaistu 1998. Laissa joitain kohtia on tarkennettu ja täsmennetty. Laki muun muassa velvoittaa liikenteenohjaajaa käyttämään standardin SFS-EN 471 tai SFS-EN ISO 20471 mukaista varoitusvaa-

tetusta. Laki edellyttää lisäksi liikenteenohjaajalta täysi-ikäisyyttä. Liikenteenohjaajan on myös annettava suostumuksensa tehtävään ja hänellä tulee olla tehtävän edellyttämä asiantuntemus. Lisäksi liikenteenohjaajalta vaaditaan viranomaisen hyväksymän liikenteenohjaajakoulutuksen suorittamista. (Tieliikennelaki 267/1981)

2.4 Valtion maksuperustelaki

Työluvista perittävät maksut pohjautuvat valtion maksuperustelakiin (150/1992). Laki määrittää, mitkä valtion viranomaisten suoritteet ovat maksullisia ja millä yleisillä perusteilla maksujen suuruus määritetään. Lain 4 § kolmannen kohdan mukaan hakemuksen perusteella myönnettävästä päätöksestä peritään maksu, ellei maksuttomuudelle ole perusteltua syytä. Lain 6 § listaa ne syyt, joiden perusteella päätöksestä perittävää maksua voidaan alentaa tai jättää se kokonaan perimättä. Lain mukaan:

”Maksu voidaan määrätä perittäväksi yleisesti suoritteen omakustannusarvoa alempana tai jättää kokonaan perimättä, jos siihen terveyden- ja sairaaanhoitoon, muihin sosiaalisiin tarkoituksiin, oikeudenhoitoon, ympäristönsuojeluun, koulutustoimintaan tai yleiseen kulttuuritoimintaan liittyvistä tai näihin verrattavista syistä on perusteltua syytä.”

Tämän pohjalta työluvatiimi on laatinut linjauksia niistä työluvista, jotka myönnetään maksuttomina. Maksuttomasti myönnettäviä työluvia käsitellään kappaleessa 4.3.2. Lupamaksu määräytyy lisäksi valtion maksuperusteasetuksen (1372/2018) mukaisesti, jota käsitellään tarkemmin kappaleessa 4.3. (Valtion maksuperustelaki 150/1992)

Maksuperustelain 6 § mukaisesti valtion julkisoikeudellisesta suoritteesta valtiolle perittävät lupamaksut määritetään luvan myöntämiseksi tehdyn työn aiheuttamien todellisten kustannusten mukaisesti. Tähän on kuitenkin asetettu tarkennus maksuperusteasetuksessa (1372/2018), jonka perusteella työluvista peritään omakustannusarvoa pienempi lupamaksu. (Valtion maksuperustelaki 150/1992)

Maksuperustelain 11 a § vaatii, että lupapäätöksessä tai vastaavassa asiakirjassa, jonka myöntämisestä maksu peritään, on käytävä ilmi ne lait ja asetukset, joiden nojalla lupamaksu määrätään. Lisäksi laki vaatii, että maksullisen päätöksen yhteydessä sen saajalle on toimitettava oikaisuvaatimusohje, jolla maksuun voi vaatia oikaisua. (Valtion maksuperustelaki 150/1992)

2.5 Valtioneuvoston asetus ELY-keskuksista

Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista täydentää suoraan lakia 897/2009. Asetuksen 1 § määrittelee ELY-keskusten

nimet ja sijaintipaikkakunnat. ELY-keskuksen eri vastuualueiden sijoittuminen on jaettu asetuksen 3 §:n mukaan. Keskitetty asiakaspalvelu on sijoitettu Pirkanmaan ELY-keskukseen asetuksen 7 §:n perusteella. Edellä mainitun 7 §:n 2 c -kohdan perusteella työluvut käsitellään Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Tämän perusteella Pirkanmaan ELY-keskus hoitaa kaikkien ELY-keskusten alueella lain (503/2005) 42 §:n mukaisten lupien myöntämisen. (Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 1373/2018)

ELY-keskuksella on tarkoin rajatuissa tilanteissa mahdollisuus poiketa lainsäädännöllä asetetusta tehtäväjaosta. Näin voidaan toimia silloin, kun jonkin tehtävän suorittaminen tietyssä ELY-keskuksessa on perusteltua. Käytännössä toimivalta siirretään toiselle ELY-keskukselle siten, että tehdään määräys, jonka allekirjoittavat tehtävän luovuttavan ja vastaanottavan ELY-keskuksen johtajat. Työlupien osalta tällainen määräys on annettu Lapin Kemijoen ja sen sivujokien voimalaitoksilla tehtävistä huoltotoimista. Näille töille työluvan myöntää poikkeuksellisesti Lapin ELY-keskus.

2.6 Valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta

Valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta (205/2009) toimii perustana monelta osin työluvista asiakkaalle asetettaville turvallisuusvaatimuksille. Asetuksen 2 § määrittelee työmaan termistöä. Asetus muun muassa kertoo, miten määritellään turvallisuuskoordinaattori, joka työluvapäätöksessä vaaditaan rakennuttajan toimesta hankkeelle nimettävän. Asetuksessa määrätään niin ikään tehtävät, jotka turvallisuuskoordinaattorin tulee tehtävässään huomioida. Hän vastaa pääasiassa terveyteen ja turvallisuuteen liittyvistä asioista esimerkiksi, että työturvallisuus on työmaalla huomioitu ja havaitut turvallisuuspuutteet on kirjattu ja niiden kuntoon saattamiseksi on varattu riittävästi aikaa ja resursseja. Lisäksi hankkeeseen on oltava laadittuna turvallisuusasiakirja. (Valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta 205/2009)

Asetus ei määrittele, milloin edellä kuvatut toimet on suoritettava, joten käytännössä myös lyhyissä joitakin minuutteja kestävässä töissä turvallisuuskoordinaattorin nimeäminen ja vaadittavat asiakirjat tulisi olla kunnossa. Yrityksillä turvallisuuskoordinaattori on tavanomaisesti määritelty ja koulutettu asianmukaisesti. Yksityisillä asiakkailla näin ei välttämättä ole. Voidaan kysyä, onko perusteltua käydä kaksipäiväinen koulutus turvallisuuskoordinaattorin työn vaatimusten saavuttamiseksi, jotta voi suorittaa jonkin vähäisen tai pienen työn säädösten mukaisesti. Tulisikin ehdottomasti määritellä, milloin turvallisuuskoordinaattoria ei tarvitse nimetä työn ollessa nopea tai vähäinen.

Valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta esittää laajasti vaatimuksia myös työmaan turvallisuussuunnitteluun ja siinä huomioitaviin erilaisiin työmaan riskitekijöihin. Asetuksella annetaan myös vaatimuksia toimenpiteiksi, joita riskien vähentämiseksi tulee suorittaa. Asetuksessa

mainituista vaaratekijöistä tyypillisimmin maantiellä työskenneltäessä tulisi kiinnittää huomiota räjäytys- ja kaivuutöihin, työnaikaiseen valaistukseen, koneiden käyttöön tiellä, nostotöihin (esimerkiksi portaaleja purettaessa ja koneiden tai työvälineiden kuormauksessa) ja purkutöihin. Lupapäätöksessä ei nykyisin erikseen avata näitä rakennustyön turvallisuudesta annetun asetuksen määräyksiä. Tarpeen se voisi olla, sillä työluvilla tehtäviin töihin liittyy useita asetuksessa kuvattuja vaaratekijöitä. Tämän työn yhteydessä tehtävän kyselytutkimuksen tuloksien perusteella voidaan harkita, kannattaako asetuksen tekstejä lisätä lupapäätökseen. Perusteltua voisi olla niiden säädöksen kohtien lisääminen, jotka haettavaan työtehtävään kulloinkin parhaiten soveltuvat. Päätöksessä voitaisiin kuvata esimerkiksi nostotöille asetuksessa säädettyjä vaatimuksia, kun käsillä olevaan työhön liittyy nostamista. Lisäksi kyseinen säädöksen numero ja pykälä tulisi liittää päätökseen, sovelletut lainkohdat ja ohjeet –kappaleeseen ja täydentää tarvittaessa tekstillä ”soveltuvin osin” tai numeroimalla ne säädöksen kohdat, joita päätöksessä on sovellettu.

Edellisestä kappaleesta poiketen lupapäätökseen lisätään, kaivuutyön yhteydessä, asetuksen rakennustyön turvallisuudesta (205/2009) 33§:n mukainen vaatimus selvittää ennen kaivamista alueella mahdollisesti sijaitsevien kaapeleiden, johtojen ja putkien sijainti. Lupapäätökseen kirjataan aina myös säädöksen 71 §:n mukainen vaatimus käyttää työmaalla suojakypärää. Edellä mainitun kyselytutkimuksen tuloksien perusteella voidaan harkita myös asetuksen 71 §:n mukaisen turvajalkinevaatimuksen lisäämistä päätökseen. Niin ikään asetuksen 70 §:n lisäämistä päätökseen voitaisiin harkita, siinä esitetään vaatimus kaivon happipitoisuuden varmistamisesta ennen työskentelyä siellä. Tämä voisi olla perusteltua, sillä työluvilla haetaan usein lupaa töille, joka toteutetaan kaivoissa työskentelemällä. Varoitusvaatetusvaatimus työluvapäätöksessä esitetään aina. Sitä on vielä tarkennettu standardin SFS EN 471 mukaisesti, jota käsitellään kappaleessa 3.7. Mikäli kyselytutkimus paljastaa toiveen säädös- ja lakitekstien lisäämisestä lupapäätökseen, voidaan myös tutkia sopivien säädöksen osien kirjoittamista lupapäätökselle säädöksen 74 §:n mukaisista ensiapuvaatimuksista sekä 75 §:n mukaisista sähkötöihin liittyvistä säädöksistä. (Valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta 205/2009)

2.7 Tieliikenneasetus

Tieliikenneasetus täydentää tieliikennelakia samaan tapaan kuin edellä esitetty asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista täydentää lakia ELY-keskuksista. Tieliikenneasetus on alun perin annettu jo 5.3.1982 ja sen asetusnumero on 182 (eli 182/1982). Asetusta on luonnollisesti täydennetty ja korjattu monia kertoja tämän jälkeen. Asetuksella säädetään maantiellä työskentelystä ja määrätään ehtoja maantiellä tehtävälle työlle todella monissa kohdissa. Tässä työssä on poimittu ja esitelty ne kohdat asetuksista, jotka liittyvät työluvilla maantiellä tehtäviin töihin. Lisäksi on eritelty joitain kohtia, joita ei lupapäätöksessä nykyisellään mainita, mutta niiden lisäämistä päätökseen voitaisiin harkita. Tieliikennelaki uudistetaan

kokonaisuudessaan vuonna 2020, tämä tarkoittaa, että myös tieliikenneasetus kirjoitetaan uudestaan. Näin ollen tätä tutkimustyötä 1.6.2020 jälkeen lukiessa on huomioitava mahdollisesti lain ja asetuksen muuttuneet määräykset. (Tieliikenneasetus 182/1982; Traficom, 2020)

Asetuksen 2 § määrittelee, kuka voi toimia liikenteenohjaajana. Perustilanteessa liikenteenohjaaja on aina poliisimies tai puolustusvoimien harjoitusten yhteydessä tehtävään määrätty sotilashenkilö. Lisäksi asetuksessa on määrätty 7 eri kohtaa, joiden mukaan liikenteenohjaaja voi olla jokin muukin henkilö, kuin yllä on mainittu. Työluvan mukaista työtä tehdessä sovelletaan kohtaa 3, joka kuuluu:

”liikenteen ohjauksesta vastaava viranomainen on määrännyt ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn tai tutkimuksen vuoksi.”

Kyseinen asetuksen kohta on vuodelta 1998 ja siinä erinomaista on se, että mainittuna on myös tutkimus, sillä työluvilla tehdään paljon maastomallinnuksia, pohjavedenmittauksia ja pohjantutkimuksia, jolloin kyseessä on nimenomaan asetuksen mukainen tutkimus. Liikenteenohjaajan määrittelyn lisäksi asetuksen 3 § säädetään liikenteen ohjaamiseen käytettävistä keinoista, joita ovat liikenteenohjaajan lisäksi liikennemerkkit, liikennevalot, tiemerkinnot ja muut liikenteenohjauslaitteet. Kaikki edellä mainitut asetuksen vaatimukset on otettava huomioon työluvan liikenteenohjaussuunnitelmia tarkastettaessa. (Tieliikenneasetus 182/1982)

Tieliikenneasetuksen luvuissa 3 – 5 määritellään Suomessa käytettävät liikennemerkkit, liikennevalot toimintaperiaatteineen ja käytettävät ajorata- ja ajorata-alueet. Uudessa tieliikennelaissa edellä mainitut asiat on sijoitettu säädöksen sijaan lain liitteisiin. Työlupien perusteella tehtävien töiden osalta näiden lukujen tärkein anti on liikennemerkkien sijoituspaikat työmaasta ja toisistaan silloin, kun merkkejä vaaditaan useampia esimerkiksi nopeusrajoituksen porrastetussa laskemisessa. Merkkien sijoitus määräytyy tien luokan ja työmaan sijainnin mukaan. Asetuksen mukaan ensimmäinen varoitusmerkki tulee sijoittaa 150 – 250 metriä ennen vaaranpaikkaa, mutta moottori- ja moottoriliikennetiellä kuitenkin alkaen jo 500 metristä ennen kohdetta, josta varoitetaan. Liikenteenohjaussuunnitelmia tarkistettaessa on varmistettava siitä, että nämä etäisyydet on otettu huomioon suunnitelmaa laadittaessa. Yksittäisten liikennemerkkien yhteydessä on toisinaan mainittu rajoituksia niiden käytöstä. Lupa-asiantuntijan tulee tietää rajoitukset sekä varmistaa, että ne on asianmukaisesti huomioitu liikenteenohjaussuunnitelmissa. (Tieliikenneasetus 182/1982)

Työlupien perusteella tehtävissä töissä on usein tarpeen rajata osa kaisloista tai osa ajoradasta pois käytöstä. Asetuksen 46 § mukaan tällöin käytetään sulkua- ja varoituslaitteita ja muita liikenteenohjauslaitteita. Asetuksen mukaan laitteissa tulee käyttää kaltaista ja punaista väriä ja niiden nä-

kyvyttöä voi tehostaa keltaisella vilkkuvalolla tai kun on kyse tien sulkemisesta, niin yhtenäisesti palavalla punaisella valolla. Poikkeuksena edellä mainittuun on ajoradan yläpuolisen työn aiheuttama kiinteä este, josta varoitetaan keltaisen ja mustan värin yhdistelmällä. Asetukseen on jätetty mahdollisuus määrätä mainituista sulkua- ja varoituslaitteista tarkemmin, ja näistä onkin olemassa Liikenneviraston antama ohjesarja, jota käsiteltiin jäljempänä tässä tutkimustyössä. (Tieliikenneasetus 182/1982 § 46)

Tieliikenneasetuksen 49 § käsittelee maantien tilapäistä sulkemista. Asetuksen mukaan:

”Tien tilapäisestä sulkemisesta ja liikenteen ohjauksesta tien kunnan vuoksi taikka tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn vuoksi päättää se, jolla on oikeus asettaa tielle liikennemerkki.”

Asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista kuitenkin määrittelee, että oikeus maantien tilapäiseen sulkemiseen on vain neljässä eri ELY-keskuksessa. Tien sulkemispäätökset tehdään asetuksen perusteella Kaakkois-Suomen-, Keski-Suomen-, Lapin- ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksissa. Näin ollen asetuksessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista olevien säädösten mukaan työlupapäätöksiä käsittelevillä asiantuntijoilla ei ole oikeutta tien sulkemispäätöstä tehdä. Asetuksen 51 §:n mukaan, kun kyseessä on nopeuskilpailu, päätös tien sulkemisesta tehdään poliisin toimesta. Silloin, kun kyseessä ei ole kiireellinen maantiensulkemistarve, poliisi kuulee asiassa tienpitoviranomaista, eli käytännössä ELY-keskuksen edustajaa. (Tieliikenneasetus 182/1982 49§, 51§)

Edellä mainittu on muuttumassa niin, että jatkossa uuden lain voimaan astuessa, kesäkuun alussa vuonna 2020, poliisi ei enää tee maantien sulkemispäätöksiä. Muutoksen jälkeen nopeuskilpailujen vuoksi tehtävät maantiensulkemispäätökset tehdään niissä Suomen yhdeksässä ELY-keskuksessa, joissa toimii liikennevastuualue. Tien tilapäisestä sulkemisesta ja/tai tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn vuoksi annettavat maantien sulkemispäätökset tehtäisiin kuitenkin edelleen ainoastaan edellä mainituissa neljässä eri ELY-keskuksessa. Näin ollen työlupatiimille ei vielä tänä päivänä tulisi mandaattia antaa lupaa maantien tilapäiseen sulkemiseen. Asia on saatettu tämän tutkimustyön yhteydessä esimiesten tietoon, sillä nyt kun lait ja asetukset avataan, epäkohtia olisi helppo korjata.

Tieliikenneasetuksen (182/1982) 50 §:n mukaan:

”Kun tiellä tai tienosalla tehdään työtä, joka saattaa vaarantaa liikennettä, on tällainen tie tai tienosa varustettava asianmukaisin liikennemerkkein. Työntekijän on tällöin käytettävä varusteita, jossa on selvästi erottuvia värejä, ja milloin työtä tehdään pimeässä tai hämärässä, heijastavaa materiaalia. Milloin olosuhteet sitä edellyttävät, on tällainen tie tai tienosa pidet-

tävä kokonaan tai osittain suljettuna. Työn suorittajan on lisäksi varustettava tällainen tie tai tienosa säännösten ja määräysten mukaisin sulkulaittein ja merkkivaloin.”

Lainkohdassa siis vaaditaan sopivien liikenteenohjausratkaisujen käyttöä ja myös varoitusvaatetuksen käyttämistä. On ristiriitaista, että KAP-tiimin työlupien lupa-asiantuntijoilla ei ole oikeutta myöntää lupaa tien sulkemiseen, vaikka asetuksessa nimenomaisesti vaaditaan, että tie tulee kokonaan tai osittain sulkea, kun olosuhteet sitä edellyttävät. (Tieliikenneasetus 182/1982, 50 §)

3 TYÖLUVAT

3.1 Erilaiset työluvat – tyyppiesimerkkejä

Työluvat jakautuvat mitä moninaisimpiin lupiin, periaatteessa työlupa voidaan myöntää mille tahansa maantiellä tehtävälle työlle. Lisäksi lupapäätöksiä myönnetään hankkeille, jossa maantiealueelle sijoitetaan jotain muuta, kuin tienpitoa tai liikennettä välittömästi palvelevia laitteita. Asiakaiden työn helpottamiseksi ja ELY-keskuksen omien resurssien säästämiseksi on päätetty, että seuraavat lupatyypit ja projektit sisältävät jo työluvan, eikä niille tarvitse erikseen hakea työlupaa:

- Johtojen ja kaapeleiden sijoittaminen maantielle sijoitusluvalla
- Vesijohtojen sijoittaminen vesihuoltoluvalle.
- Palvelukohdeopasteiden tai osoiteviitan ja sen ennakkomerkkien asentaminen opastusluvalla.
- Liittymän rakentaminen liittymäluvalla.
- Tilapäisten liikennemerkkien asentaminen tilapäiset liikennejärjestelyt –luvalla.
- Tilapäisen ilmoituksen asentaminen (ei vaadi lupaa, esimerkkinä hääkyltit).
- Kunnossapitourakan suorittamat toimet.
- ELY-keskuksen tai Väyläviraston erikseen tilaamat hankinnat.

Poikkeuksen edellä mainittuihin tekee hakijan ja alueellisen ELY-keskuksen kanssa laadittava toteuttamissopimus. Työn ollessa laajempi tai vaikuttaessa esimerkiksi tien rakenteeseen, on se toteutettava alueellisen ELY-keskuksen kanssa laaditun toteuttamissopimuksen mukaisesti. Työluvan ja toteuttamissopimuksen eroja kuvataan kappaleessa 4.2.4. Kun toteuttamissopimuksen mukaista työtä aletaan tehdä, tulee vielä varsinaiselle työlle hakea työlupa.

Silloin, kun maantiellä tehtävä työ koskee jotakin muuta kuin yllä listattuja lupa-asioita on yleensä kyseessä työlupa-asia. Tyyppillisimmin työluvat liit-

tyvät jonkun tiealueella sijaitsevan johdon, putken tai kaapelin korjaamiseen tai niihin liittyvien lisälaitteiden kuten venttiilien tai erottimien asentamiseen. Sähkö- ja televerkkojen maakaapeloinnissa ilmenevät viat ja vanhojen puhelinlinjojen purku ovat myös hyvin tyypillisiä syitä hakea työlupaa maantiealueella työskentelemiseksi. Hieman harvinaisempia ovat erilaisten taideteoksien, valotaiteen ja jouluvalojen sijoittaminen tiealueelle. Kesäaikaan työlupia myönnetään tiealueelle asennettaville penkeille ja kukkaistutuksille. Tavanomaista on myös työluvan hakeminen tiealueella kasvavan puun kaatoon tai tiealueella tehtävälle maaperätutkimukselle. Lisäksi työlupia myönnetään erikoiskuljetusten vaatimien liikenneympäristön väliaikaisten muutosten toteuttamiseksi.

Harvinaisemmat työluvat ovat pääsääntöisesti yksittäistapauksia ja niitä on hyvin hankala kategorisoida tai luokitella. Harvinaisia työlupia voivat olla esimerkiksi tarvikekontin sijoittaminen levähdysalueelle, nopeusnäyttötäulujen asentaminen tai rakennuksen purku tiealueelta. Yhteenvetona todettakoon, että työlupa vaaditaan aina kun, tiealueella joudutaan työskentelemään, työtehtävästä riippumatta. Erilaisten työlupien määrän jakautumisen selvittämiseksi tämän opinnäytetyön yhteydessä tilastoitiin yli 600 työlupaa. Niistä selvitettiin muun muassa, mitä työssä tehtiin, onko työluvasta peritty maksu ja mihin aihealueeseen työlupa liittyi. Työlupien tilastointia ja siinä saatuja tuloksia esiteltiin tarkemmin kappaleessa 6.1.

3.2 Liikenteenohjaussuunnitelmien laadinta

Liikenneturvallisuuden kannalta yksi merkittävimmistä lupahakemuksen osista on työkohteeseen sopivien liikenteenohjaussuunnitelmien laadinta. ELY-keskus tarjoaa erilaisia liikenteenohjaussuunnitelmia asiakkaiden käyttöön, tyypillisimmissä KAP-tiimin myöntämien lupien työkohteissa. Liikenteenohjaussuunnitelmat on numeroitu ja jaettu luokkiin työkohteen sijoittumisen mukaan. Esimerkiksi liikenteen pysäyttämiseen sopivat kuvat, ajoradan ulkopuolella tehtäviin töihin soveltuvat suunnitelmat sekä ajoradalla työskentelyyn sopivat liikenteenohjauskuvat. Laajemmin liikenteenohjaussuunnitelmia voi löytää esimerkiksi Väyläviraston ohjeista.

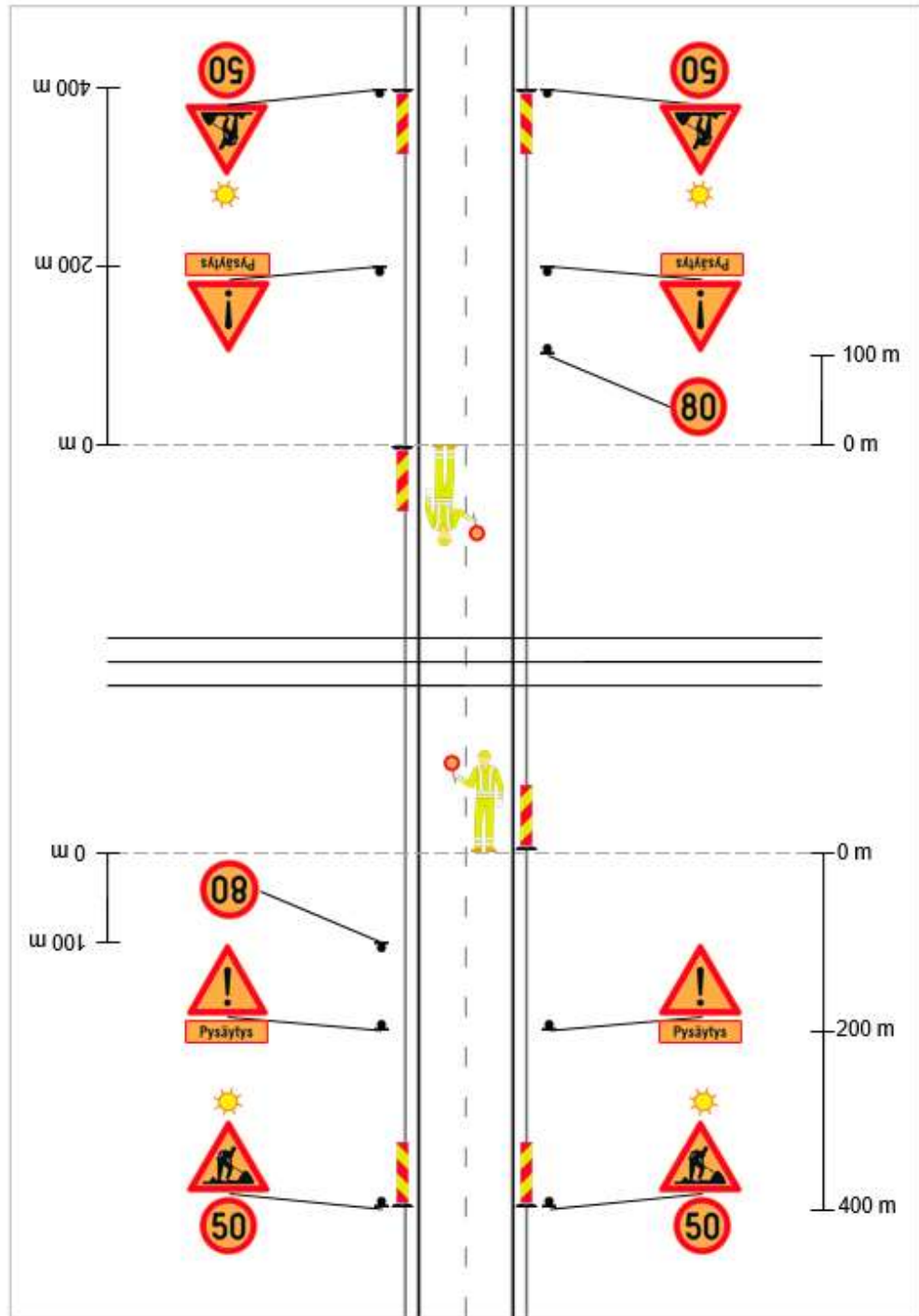
Liikenteenohjaussuunnitelmissa käydään läpi maantiealueelle työn ajaksi asetettavat liikenteenohjauslaitteet ja sulk- ja varoituslaitteiden sijoittaminen. Kuva 2 ja kuva 3 esittävät työlupien yhteydessä yleisimmin käytetyt liikenteenohjaussuunnitelmia. Liikenteenohjaussuunnitelmassa 1.2 (kuva 2) liikenne joudutaan pysäyttämään. Kyseistä kuvaa voidaan soveltaa nopeusrajoituksen ollessa 80 km/h ja kun kyse on 1+1 ajorataisesta maantiestä. Esimerkiksi maantien ylittävän ilmajohdon purkuun tai vaihtoon ja liikenteenohjausportaaliin kohdistuvaan työhön kyseinen liikenteenohjaussuunnitelma sopii.

LIIKENTEENOHJAUS SUUNNITELMA

Liikenteen pysäyttäminen

Tien ylittävän ilmajohdon rakentaminen tai purkaminen

Tiekohtainen nopeusrajoitus 80 km/h → 50 km/h



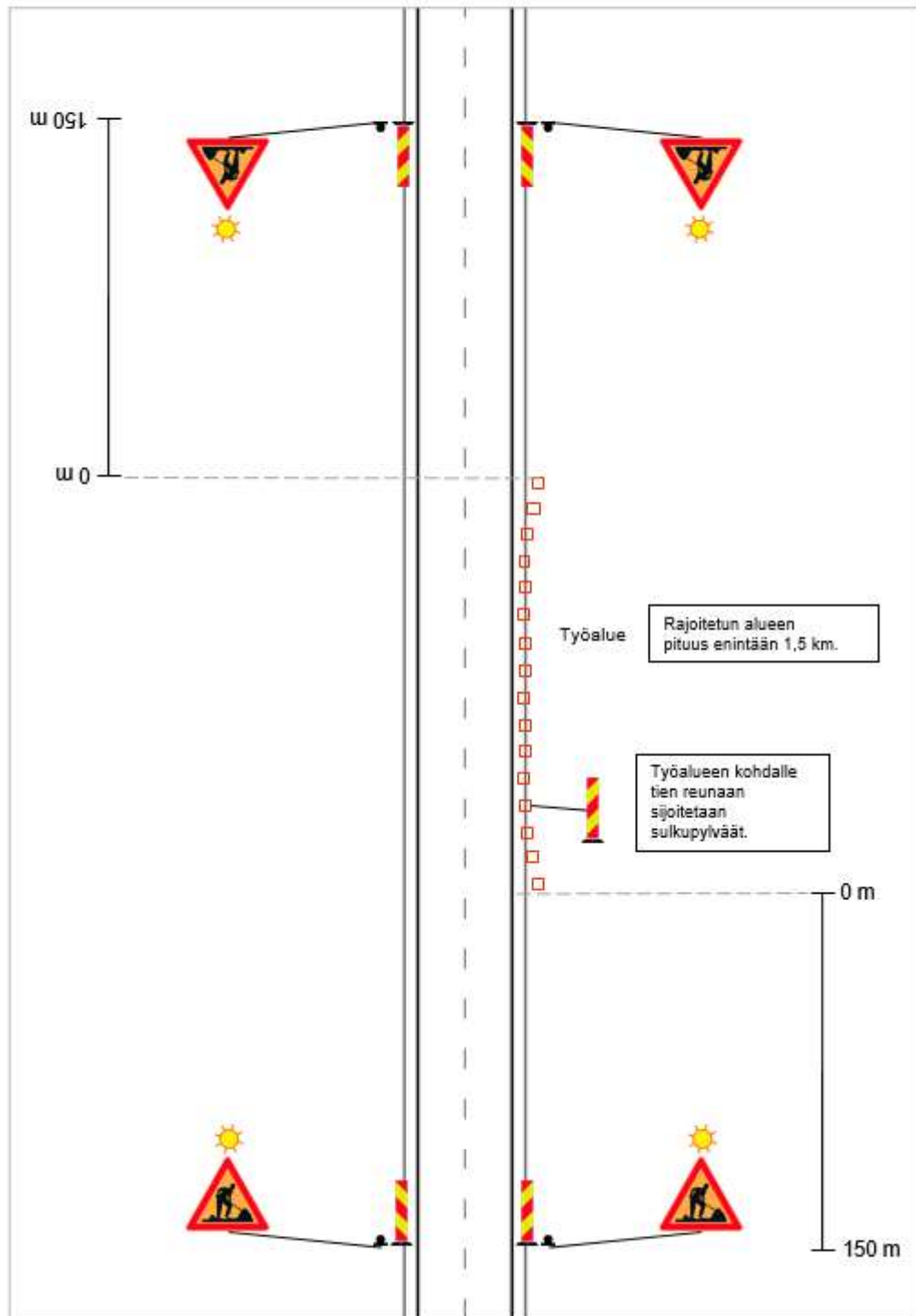
1.2

Kuva 2. Liikenteenohjaussuunnitelma 1.2 liikenteen pysäyttämistä vaativassa työssä (ELY-keskus, 2019).

Liikenteenohjaussuunnitelmassa 4.2 (kuva 3) työkohde sijaitsee maantien ajoradan ulkopuolella. Kyseistä suunnitelmaa voidaan soveltaa esimerkiksi kaapelikaivossa tehtävää kytkentämuutosta suoritettaessa tai vikaantunut kaapelia korjattaessa. Työlupien kannalta ELY-keskuksen liikenteenohjaussuunnitelmat painottuvat liiaksi johto- ja kaapelilupien tarpeen mukaan. Esimerkiksi liikenteen pysäytyksestä ei ole muuta kuvaa kuin ilma-johtoa koskevat kuvat. Olisikin hyvä, jos lupa-asiantuntija voisi tarvittaessa vaihtaa liikenteenohjaussuunnitelman tekstejä ja kuvia kulloinkin sopiviksi.

LIIKENTEENOHAUSSUUNNITELMA

Työ ja kalusto ajoradan ulkopuolella
Tiekohtainen nopeusrajoitus enintään 80 km/h



4.2

Kuva 3. Liikenteenohjaussuunnitelma 4.2 työlle, joka tapahtuu ajoradan ulkopuolella (ELY-keskus, 2019).

Lupa-asiantuntijat ovat havainneet liikenteenohjaussuunnitelmien laadinnassa ja toimittamisessa huomattavia puutteita. Asia ilmeni myös asiantuntijoiden haastatteluiden yhteydessä (kappale 6.4). Usein asiakas liittää hakemukseen kaikki mahdolliset liikenteenohjauskuvat, jotka hän on löytänyt. Tällöin on olemassa riski, että liikenteenohjauksen toteuttamista hakemuksen mukaiselle työmaalle ei ole mietitty lainkaan, ja suunnitelmat on lisätty päätökseen lähinnä sen vuoksi, että lupaviranomainen niin vaatii. Toinen ääripää on lisätä hakemuslomakkeelle yksi liikenteenohjauksen suunnitelmakuva, joka ei vastaa kuitenkaan työkohdetta. Lopputulema tässä on sama kuin edellä, eli asiakas ei ole todennäköisesti pohtinut liikenteenohjauksen toteuttamista lainkaan.

Luvan hakijat liittävät hakemuksiinsa myös liikenteenohjaussuunnitelmia, jotka on laadittu itse, tai laaditutettu ulkopuolisella taholla esimerkiksi konsulttitoimistossa. Näissä suunnitelmissa positiivista on se, että ne on pääasiassa aina rakennettu juuri kyseessä olevaa työkohdetta silmällä pitäen. Tällöin tulee varmistetuksi se, että asiakas on ainakin jossain määrin perehtynyt kohteen liikenteenohjauksen toteuttamiseen. Suunnitelmissa esiintyy kuitenkin myös puutteita, kuten nopeusrajoituksen lasku ilman porrastamista, silloin kun porrastamista vaaditaan tai suunnitelmassa ei huomioida nopeusrajoituksen palauttamista ennalleen työkohteen jälkeen. Asiakkaan tai kolmannen osapuolen tekemissä liikenteenohjaussuunnitelmissa on melko usein täydennettävää myös sulkua- ja varoituslaitteiden sijoittelussa ja käytössä. Liian monissa liikenteenohjaussuunnitelmissa unohdetaan myös tarvittavien liikenteenohjauslaitteiden sijoittaminen jalankulun- ja polkupyöräilyväylälle. Niin ikään unohdetaan pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden työnaikaisen reitin suunnittelu, jos näille ei jää vähintään vaadittua 1,5 metrin kulkuväylää. Työn kyselytutkimuksen yhteydessä (käsitelty kappaleessa 6.3) pyrittiin selvittämään, mistä asiakkaat ovat liikenteenohjaussuunnitelmansa saaneet, jotta sopivien liikenteenohjaussuunnitelmien saatavuutta voidaan jatkossa kehittää.

Liikenteenohjaussuunnitelmien tarkastaminen edellyttää lupa-asiantuntijoilta Tieturva 2 -pätevyyttä. Se on myös Väyläviraston vaatimus tehtäessä maanteihin liittyviä vaativampia liikenteenohjaustöitä tai –suunnitelmia. Lisäksi lupakäsittelyssä on aina tarkasti harkittava, millaiset liikennejärjestelyt työkohteeseen tulee rakentaa. Hyvillä liikennejärjestelyillä taataan työmaan henkilöstön ja tielläliikkujien turvallisuus sekä työmaan riittävä havaittavuus. Liikennejärjestelyjen laajuus tulee mitoittaa tarkoituksenmukaisesti, eikä niitä tule ylimitoittaa suhteessa työmaahan.

3.3 Työmaan suojaaminen

Liikenteenohjaussuunnitelmia on sähköisen asiointin lomakkeen tai ELY-keskuksen internetsivujen kautta valittavissa peräti 118 erilaista. Tästäkin huolimatta lupa-asiantuntijat huomasivat niissä hiljattain merkittävän puutteen, nimittäin liikenteenohjaussuunnitelmissa ei ole valittavissa lainkaan suunnitelmia, jossa ajoradalla työskenneltäessä työmaa suojattaisiin

esimerkiksi betonielementtikaiteella tai muulla vastaavalla vahvalla menetelmällä. Betonielementtikaiteen tyypillistä rakennetta ja sijoitusperiaatteita esitellään kuvassa 4.



Kuva 4. Rebloc –turvakaide. Valmistajan mukaan mahtuu pieneen tilaan ja antaa suuren suojausluokan (Elpac, 2020).

Nykyisin valittavissa olevissa liikenteenohjaussuunnitelmissa on työmaa erotettu aina vain sulkupyväillä tai sulkukartiolla, näiden läpi on mahdollista ajaa esimerkiksi ajoneuvon hallinnan menetyksen seurauksena, joten ne eivät suojaa työmaata kaikissa tilanteissa riittävästi. Työmaan henkilöstön ja tienkäyttäjien turvallisuuden kannalta, olisi ehdottoman tärkeää, että kaivannon sijaitessa ajoradalla se suojataan riittävän vahvasti. Kaivannon ja koko työmaan suojaus ja erotus liikenteen käytössä olevalta ajoradalta korostuu, kun kaivanto on syvä tai siellä työskennellään. Havaitun puutteen korjaamiseksi on tehty jo toimenpiteitä ja asia on selvityksessä yhdessä Väyläviraston kanssa.

Työmaan turvallisuuden arviointi ja sen huomioiminen lupakäsittelyssä vaativat myös lupa-asiantuntijalta osaamista ja tarkkuutta. Lupa-asiantuntijan on kyettävä huomaamaan työkohteet, joissa on turvallisuuden vuoksi käytettävä esimerkiksi törmäyksen vaimenninta (TMA eli Truck Mounted Attenuator) tai suoja-ajoneuvoa ennen työmaata. Huomion tekemisen jälkeen vaatimus on asetettava ehdoksi lupapäätökseen. (Liikennevirasto 2015, s. 14)

3.4 Maantiellä tehtävässä työssä vaaditut koulutukset

Tieturvakoulutuksilla tavoitellaan riskittömämpää työtä henkilöille, jotka työskentelevät maantie- tai katualueella tai tekevät työtä, joka liittyy toimintaan näillä alueilla. Tieturvakoulutuksilla pyritään lisäämään tietoisuutta niistä merkittävistä riskeistä, joille työntekijät maantie- ja katualueella työskennellessään altistuvat. Edellä mainituista syistä Väylävirasto edellyttää kaikilta maantiealueella työskenteleviltä Tieturva 1 tai Tieturva 2 -pätevyyttä. Poikkeuksina on linjattu, että tehtäessä kertaluontoista

työtä tiealueella, kuten tavarantoimitus tietyömaalle, kuorman purkaminen ja nostaminen työmaalla tai kun työ tapahtuu Tieturvakortin omaavan henkilön valvonnassa ei Tieturvakurssin suorittaminen ole välttämätöntä. Tieturvakoulutuksen saaneen henkilön alaisuudessa voi lisäksi tehdä muun muassa johto- ja putkityötä kaivannossa ilman Tieturvakoulutusta. Tieturvakoulutusta ei vaadita myöskään kertaluontoisissa levähdys- tai tienvarisialueen siivoustöissä, kunhan työtä johtaa ja valvoo vähintään Tieturva 1 -koulutuksen käynyt henkilö. (Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö, 2020)

Seuraava taulukko 1 kuvaa Tieturvakurssien 1 ja 2 jakautumista työntekijän tehtäväkentän vaativuuden mukaan. Perusidea kuitenkin on, että Tieturva 1 on tieturvallisuuden peruskurssi ja sen suorittamista edellytetään lähes aina työssä maantiellä. Tieturva 2 taas on laajempi ja perusteellisempi kurssi liikenne- ja tieturvallisuudesta vastaaville henkilöille. (Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö, 2020)

Taulukko 1. Tieturva 1 ja 2 -koulutusten vaadittavuus eri tehtävissä (Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö, 2020).

| Tieturva 1 vaaditaan: | Tieturva 2 vaaditaan: |
|---|--|
| henkilöltä, joka osallistuu tiellä tehtävään tienpitoon liittyvään työhön | henkilöiltä, jotka vastaavat päätoteuttajan työ- ja liikenneturvallisuudesta tiellä tehtävässä työssä |
| tie- ja päällystysmateriaaleja kuljettavan auton kuljettajalta | tienpitoon liittyvissä töissä työnjohto-, valvonta- ja liikenteen järjestelyjen suunnittelutehtävässä työskenteleviltä |
| työkoneen kuljettajalta tietyömaalla (muussa kuin kertaluonteisessa työssä) | ELY-keskusten aluevastaavilta |
| muussa työssä yleisellä tiellä työskentelevältä | urakka-asiakirjojen valmistelijoilta ja myös ko. työtä tekeviltä hankintakonsulteilta |
| Tieturva 2 -kurssin pohjatiedoksi | tilaajan edustajana toimivilta tarkastus- ja valvontahenkilöiltä ja rakennuttajakonsulteilta |

Vuoden 2020 alusta Tieturva 1 -koulutus uudistui niin, että nykyisin koulutuksen voi suorittaa itsenäisesti verkkokurssilla, joka on koulutuksen kävijöille maksuton. Suoritetusta kurssista saa todistuksen, ja pätevyys on voimassa viisi vuotta. Tieturva 2 suoritetaan kaksipäiväisenä lähiovetuskursseina. Kurssilla perehdytään tieturvallisuus asioiden lisäksi muun muassa lakisääteisiin suunnitelmiin ja niiden laadintaan, lakisääteisiin tarkastuksiin, tiellä tehtävissä töissä sovittaviin käytössäntöihin (vaatimuksena yhdenmukainen käyttäytyminen) ja perehdyttämiseen sekä vastuunjakoasioihin. Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö (SPEK) koordinoi Tieturvakoulutuksia, mutta varsinaiset kurssit järjestävät yksityiset kurssinvetäjät tai koulutusorganisaatiot. (Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö, 2020)

3.5 Lupavaatimuksesta vapautetut työt

Joitain työtehtäviä maantiellä saa tehdä myös ilman työlupaa. Lain antamat mahdollisuudet työskennellä maantiellä ilman työlupaa on käsitelty kappaleessa 2.2. Lain asettamien ehtojen lisäksi, Väyläviraston lakimies on tulkinnut, että tienvarsien vuosittaisen siivouksen voi suorittaa ilman työlupaa. Edellytyksenä on, että siivousryhmälle järjestetään koulutus aiheesta. Lisäksi suositellaan, että siivoustyötä johtaa Tieturva 1 -pätevyyden omaava henkilö ja työssä noudatetaan Väyläviraston lyhytaikaisista töistä antamia ohjeita soveltuvin osin. Viranomaispalveluiden yhteistyöryhmä (VIPA) on linjannut lisäksi, että työlupaa ei myöskään vaadita konsultilta tai työn tekevältä yritykseltä silloin, kun hänen suorittamansa työtehtävä on suoraan ELY-keskuksen tai Väyläviraston eli tienpitäjän tilaama. Edellytyksenä on, että liikennejärjestelyistä sovitaan (Knuutila, 2016):

- a) joko suoraan tilaajan kanssa
- b) ELY-keskuksen yhteyshenkilön kanssa
- c) suoraan ELY-keskuksen aluevastaavan kanssa.

Lisäksi on varmistettava, että työnsuorittaja tietää myös muut hänelle asetetut vaatimukset, kuten työstä ilmoittamisen Traffic Management Finland Group:n tieliikennekeskukseen. Työn tilaaja voi halutessaan vaatia asiakastaan hankkimaan työn tekemiseksi työluvan, jonka ELY-keskus tällöin hakijalle myöntää.

Kevyillä miehittämättömillä ilma-aluksilla tehdyille töille ei myöskään ole toistaiseksi vaadittu työlupia. Näin on toimittu, koska näillä yleisemmin droneiksi kutsutuilla lennokeilla ei tehdä työtä, joka varsinaisesti kohdistuisi tiealueeseen, eikä liikenteenohjaukselle ole tarvetta. Luvanvaraiseksi dronen lennätys tiealueella muuttuu silloin, kun tarvitaan liikenteenohjausta tai lennättäjä itse oleilee toiminnan aikana ajoradalla tai sen välittömässä läheisyydessä. Lupa vaaditaan myös silloin, jos lennättäjän käytössä oleva ajoneuvo pysäytetään tai pysäköidään dronetoiminnan ajaksi maantiealueelle, normaalien pysäköintipaikkojen ulkopuolelle tai pysäköintisäädösten vastaisesti.

3.6 Väyläviraston ohjeet

Liikennevirasto on antanut useita ohjeita, jotka liittyvän työn tekoon maanteilla. Seuraavissa kappaleissa käydään läpi, mitä niistä Liikenneviraston ohjejulkaisuista löytyy, jotka työlupapäätöksessä mainitaan. On huomattava, että hakijan tulee luvan ja sen ehtojen lisäksi noudattaa näitä ohjeita. Kaikki Väyläviraston työlupapäätöksessä noudatettaviksi määrätyt ohjeet ovat ajalta, jolloin Väylävirasto oli vielä Liikennevirasto. Näin ollen, ohjeet ovat Liikenneviraston ohjeita, mutta kun ohjeita uusitaan, ne siirtyvät vähin erin Väylävirasto -nimen alle.

3.6.1 Liikenne tietyömaalla – Yleiset käytännöt ja turvallisuusvaatimukset

Työlupapäätöksessä mainitaan, että työssä tulee noudattaa ohjetta: ”Liikenne tietyömaalla, Yleiset käytännöt ja turvallisuusvaatimukset”. Kyseessä on Liikenneviraston julkaisu vuodelta 2015. Väyläviraston ohjeille ja asiakirjoille tyyppillisesti tässäkin on alussa lyhyt kuvaus julkaisusta, sen jälkeen on koottuna keskeisiä käsitteitä ja määritelmiä aihealueittain. Tämän jälkeen julkaisussa käydään läpi tietyömaalla esiintyviä vaaroja ja esitellään, kuinka riskienhallintaa tulisi työmaalla tehdä.

Julkaisu esittelee Tieturvakoulutukset ja muut pätevyysvaatimukset, mitä työmaalla työskenneltäessä on oltava. Julkaisussa huomioidaan myös rata-alue. Kyseisen julkaisun neljäs luku käy läpi maantiellä työskenneltäessä vaadittavat varusteet, käytännössä tällä tarkoitetaan suojavaatetusta ja esimerkiksi kypärää ja vastaavia varusteita. Luvussa esitellään myös esimerkiksi se, mistä eri työvaatteiden suojausluokkatiedot voi tarkastaa. Liikenteenohjaajaa koskeva lainsäädäntö ja liikenteenohjaajan kelpoisuusvaatimukset ja toiminta liikenteenohjaajana löytyvät tämän julkaisun viidennestä luvusta. Lisäksi julkaisussa käsitellään työmaalla käytettäviä liikenteenohjauslaitteita ja sulkua- ja varoituslaitteita sekä työmaasta tiedottamista. Lopussa käsitellään erikseen tien reuna-alueiden siivoustöihin liittyviä vaatimuksia ja riskejä. (Liikennevirasto, 2015)

3.6.2 Liikenne tietyömaalla – Lyhytaikaiset ja luvanvaraiset työt

Hyvin usein työluvilla tehtävät työt luokitellaan lyhytaikaisiksi töiksi. Väyläviraston määritelmän mukaisesti työn kestäessä alle vuorokauden, on kyse lyhytaikaisesta työstä. Tällaisia töitä silmällä pitäen on laadittu Liikenneviraston ohje 4/2018 Liikenne tietyömaalla – Lyhytaikaiset ja luvanvaraiset työt. Ohjeen laadinnassa on ollut mukana myös lupa-asiantuntija työlupatiimistä. Kyseessä oleva ohje mainitaan työlupapäätöksissä, ja sen vaatimuksia on työskentelyssä noudatettava. Ohje käsittelee aluksi lupatoiminnan lainsäädännöllistä rakennetta ja avaa tienpitäjän vastuita tienpito-toiminnassa. Seuraavaksi on käyty läpi asiaan liittyviä käsitteitä. Näiden jäl-

keen ohje kertoo lupakäsittelystä ja esimerkiksi hakemuksen lähettämisestä ja vaadituista liitteistä sekä toimintamallista, jos työtä pitää päästä tekemään heti.

Yksi tärkeimmistä asioista tiellä tehtävässä työssä on liikenteenohjaussuunnitelman laatiminen ja noudattaminen. Liikenteenohjaussuunnitelman vaatimuksia ja hankintatapoja on selostettu ohjeessa tarkasti. Ohje käy läpi myös muut työmaalla vaadittavat asiakirjat. Lyhytaikaisia töitä koskevassa ohjeessa käydään läpi myös liikenteenohjauslaitteita ja sulkua ja varoituslaitteita. Niitä on käsitelty työluopien haltijoiden kannalta mielekkäästi, sillä mukaan on otettu juuri ne ratkaisut, joita voidaan hyvin soveltaa alle 24 tuntia kestävässä työkohteissa. Liikenteen pysäyttäminen, vaaditut varoitusvaatteet, työkoneiden havaittavuus ja törmäysvaimentimen käyttäminen on tässä ohjeessa selostettu tiiviisti, pääkohdat huomioiden. Ohjeessa perehdytään nopeusrajoituksen määrittämiseen, työmaan turvallisuuden varmistamiseen ja liikennemäärien arviointiin minuuttikohtaisen ajoneuvomäärien perusteella. Lisäksi käydään läpi kielletyiksi määritellyt työajat, kuten työskentely sumussa ja työmaasta tiedottaminen. Ohjeen loppuun on koottu liikenteenohjauksen mallikuvia, sekä tietoa siitä, milloin mitään kuvaa voidaan soveltaa. (Liikennevirasto, 2018a)

3.6.3 Sulku- ja varoituslaitteet

Liikenneviraston ohje 2/2018 – Sulku- ja varoituslaitteet käsittelee sulkua ja varoituslaitteiden käyttöä ja niille asetettuja laatuvaatimuksia. Lisäksi ohjeessa käydään esimerkein ja taulukoiden avulla läpi sulkua ja varoituslaitteiden avulla toteutettavia työmaan liikennejärjestelyjä. Taulukoilla on pyritty jäsentämään sitä, mikä ohjaus- ja varoituslaite milloinkin tulee valita, esimerkiksi liikennemäärien, tieluokan ja työn keston perusteella. Sulku- ja varoituslaitteiden ohje käy läpi asiaan liittyvät lait, asetukset ja standardit. Ohjeessa kuvataan tarkasti sallittuja sulkua ja varoituslaiteratkaisuja ja selostetaan muun muassa erilaisten toimintaympäristöluokkien S1, S2 ja S3 erot sekä se, milloin mitään luokkaa tulee käyttää. Ohjeessa kuvataan myös laitteiden värivaatimukset. (Liikennevirasto, 2018b)

Sulku- ja varoituslaitteiden ohje on työluvan saajalle tärkeä, sillä varsinaisessa lupapäätöksessä ei avata sitä, millaisia ratkaisuja työmaan liikenteenohjauksessa ja liikenteeltä erottamisessa voidaan käyttää. Ohjeen tärkeyden vuoksi on erinomaista, että siinä on havainnollisia kuvia ja vaatimukset on esitetty selkeästi. Jalankulku- ja polkupyöräilyväylällä tehtävien töiden sulkua ja varoituslaiteratkaisut on käsitelty ohjeessa omana lukuun. Tämä malli palvelee työluvan saajia, sillä usein työt tapahtuvat yksinomaan jalankulun- tai polkupyöräilyväylällä. (Liikennevirasto, 2018b)

Ohje sulku- ja varoituslaitteista käsittelee havainnollisesti myös työkoneissa vaadittuja varoitusvalaisimia ja merkintöjä. Tämän lisäksi on hyvin eritelty se, miten tulee menetellä siirrettäessä esimerkiksi peräkärriin toteutettua sulkua liikenteessä. Omana osionaan on käyty läpi tilanteet,

joissa työtehtävissä on käytettävä suoja-ajoneuvoa, varoitusajoneuvoa tai törmäysvaimenninta eli TMA:ta. Kuva 5 esittää suoja-ajoneuvon ja törmäysvaimentimen yhdistelmän. Suoja-ajoneuvon vaatimus on se, että sen massa on vähintään 3,5 tonnia ja se on varustettu toimintaympäristön vaatimilla varoituslaitteilla ja -valaisimilla. Törmäysvaimennin sitoo mahdollisessa törmäystilanteessa energiaa ja pyrkii lieventämään vahinkoja ja sekä estämään vakavan loukkaantumisen. Ohjeen loppuosassa käsitellään erilaisia työmaan valaisimia, liikenteen seassa henkilöautolla tehtävän työn varoitusvalaisintarvetta ja kaideratkaisuja. (Liikennevirasto, 2018b)



Kuva 5. Törmäysvaimentimella (TMA) varustettu suoja-ajoneuvo (Liikennevirasto, 2018b, s. 42).

3.6.4 Liikenne tietyömaalla – Tienrakennustyömaat

Neljäs Väyläviraston ohjeista, jota työlupapäätöksissä vaaditaan noudattamaan, on ohje 28/2017, Liikenne tietyömaalla – Tienrakennustyömaat. Ohje on työlupapäätöksessä noudatettavaksi vaadituista Väyläviraston ohjeista laajin. Tämä ohje käsittelee nimensä mukaisesti tietyömaan työn aikaista viitoitusta, nopeusrajoitusten asettamista, liikenteenohjausta ja kiertoteiden suunnittelua. Ohje toteaa myös sen, että liikenteenohjaussuunnitelman laatijalta edellytetään kokemusta asiasta ja Tieturva 2 -pätevyyttä. Ohje käsittelee myös törmäysvaimentimen käyttöä muita ohjeita kattavammin. On huomattava, että törmäysvaimentimen käyttöä vaaditaan usein liikenteenohjausta rakennettaessa tai purettaessa. Tämä on perusteltua, koska liikenteenohjauksen rakentaminen ja purku ovat tietyömaan vaarallisimpia työvaiheita. (Liikennevirasto, 2017)

Tienrakennustyömaat –ohjeessa käydään läpi sitä, mitä liikennejärjestelyillä tavoitellaan. Tärkeimmät kaksi tavoitetta lienevät työntekijöiden suojaaminen ja liikenteen varoittaminen. Varsinaiseen tietyömaan liikenteenohjaukseen tarjotaan tarkastuslistoja, joiden mukaan työkohdetta tarkastellessa kaikki oleelliset asiat liikenteenohjauksesta ja tienkäyttäjien tarpeista tulee huomioida. Nopeusrajoitusten asettaminen kuuluu tilaajalle, lähtökohtaisesti työn suorittajalla ei siis ole oikeutta päättää nopeusrajoit-

tuksesta työmaalla. Asia päätetään työtä suunniteltaessa, väylän liikennemäärän ja työmaan ominaisuuksien perusteella. Ohjeessa mainitaan myös ansiokkaasti tarpeettomien nopeusrajoitusten tai liian pitkien alennettujen osuuksien nopeusrajoituksen noudattamista heikentävästä vaikutuksesta, joka vaikuttaa työmaan turvallisuuteen negatiivisesti. Ohjeessa korostetaan rajoitusten asettamista vain silloin ja sille alueelle, jossa niille todella on tarve. Ohje toteaa myös, että mikäli työmaalla joudutaan käyttämään 30 tai 40 km/h nopeusrajoituksia, on niiden noudattamista tehostettava rakenteellisin ratkaisuin, sillä pelkällä rajoitusmerkillä ei voida varmistaa kuljettajien noudattavan nopeusrajoitusta sen ollessa erittäin matala. (Liikennevirasto, 2017)

Nopeusrajoitusten porrastamista ja liikennemäärien perusteella jonoon pysäytyksen aikana kertyvien ajoneuvojen määrää on havainnollistettu taulukoin ja kuvin. Ohjeessa todetaan myös, että liikennettä ei saa pysäyttää yli 10 minuutiksi kerrallaan. Tietä suljettaessa on järjestettävä ja opastettava kiertotie ja haettava sulkemiselle lupa tienpitäjältä. Ilman kiertotiejärjestelyjä voi sulkea yleensä vain tien, jonka keskivuorokausiliikenne (KVL) on 200 ajoneuvoa vuorokaudessa tai vähemmän. Tällöinkin on huomioitava, että kiinteistöille on päästävä kulkemaan kohtuullista kiertotietä koko työmaan ajan. Ohjeessa on myös malleja siitä, kuinka nopeasti tienkäyttäjän odotusaika ylittää 10 minuuttia, jos esimerkiksi toinen kaista suljetaan ja liikennettä ohjataan liikennevaloin. (Liikennevirasto, 2017)

Liikenteen pääsy työmaa-alueelle voidaan estää useilla eri keinoilla. Tienrakennustyömaat –ohje esittelee näitä ratkaisuja ja niille asetettuja vaatimuksia. Nopeiden ja suuria järjestelyitä vaatimattomien työkohteiden kannalta on hyvä, että yksinkertaisimmillaan erotuksessa voidaan käyttää esimerkiksi sorakasaa. Suunnitelmissa tulee huomioida erilaiset käyttäjäryhmät. Ohje käsittelee jalankulun ja pyöräilyn lisäksi linja-autoliikenteen ja erikoiskuljetuksien huomiointia työmaan liikennejärjestelyjen suunnittelussa. Ohjeessa on erikoiskuljetusten mittojen osalta virhe, sillä ohjeen mukaan erikoiskuljetuslupia myönnetään enimmillään 7 x 7 x 40 metrin kuljetuksille. Tämä ei pidä paikkaansa, sillä mittoja ei ole rajattu, vaan kuljetusyrittäjät voivat suorittaa niin isoja kuljetuksia, kuin mitä saavat tieverkolla toteutettua. (Liikennevirasto, 2017)

Kiertotie on usein liikenteenohjauksen kannalta helpompi ratkaisu, kuin liikenteen ohjaaminen liikennejärjestelyillä työmaa-alueen läpi. Liikenne tietömaalla - Tienrakennustyömaat –ohjeessa käydään läpi erilaisia ratkaisuja kiertotien järjestämisestä. Rinnakkaistielle voidaan esimerkiksi ohjata vain toisen ajosuunnan liikenne ja toinen suunta menee työmaan läpi. Ohje käsittelee niin ikään työmaan ajaksi rakennettavan kiertotien vaatimuksia, kuten leveyttä ja päällysteen laatua, sekä sitä milloin kiertotie on päällystettävä. Vastaavasti, jos maantie on valaistu, myös kiertotie on valaistava. Erikseen on ohjeistettu viitoitus, jolla kiertotie opastetaan. Nykyään rakennetaan monesti työmaanaikaisia kiertoliittymiä. Ohje käsittelee asian kattavasti ja toteaa muun muassa, että ”Työnaikainen kiertoliittymä

vaatii kaikki pysyvään kiertoliittymään tarvittavat liikenteenohjauslaitteet.” Ohje siis yksiselitteisesti kieltää epäselvät ja puolihuolimattomasti tehdyt ratkaisut väliaikaisten kiertoliittymisen osalta. (Liikennevirasto, 2017)

Ohje kertoo myös usein epäselvän tiedon, sen miten korkeusrajoitus- tai leveysrajoitus merkkiin tuleva mitta-arvo määritetään. Ohjeen mukaan etäisyys mitataan ja arvo pyöristetään alaspäin lähimpään 0,1 m tarkkuudella mitattavaan lukemaan. Tästä vähennetään vielä 0,1 metriä. Ohje antaa kuitenkin mahdollisuuden käyttää suurempaakin turvallisuusvaraa, jos sille on tarvetta. Työluvista kyseinen asia konkretisoituu toisinaan esimerkiksi ilmajohtoja uusittaessa, kun uudet johtimet jäävät lopullista korkeutta alemmas asennusvaiheessa. (Liikennevirasto, 2017)

Tienrakennustyömaa –ohjeessa on käsitelty toimimista moottoriväylillä ja muilla erittäin vilkkailla tieosuuksilla, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne kohoaa yli 15 000 ajoneuvon vuorokausirajan ja nopeusrajoitus on 60 km/h tai suurempi. Tällöin liikenteenohjauksen rakentamisessa ja purkamisessa on aina käytettävä törmäyksen vaimentimella varustettua suoja-ajoneuvoa. Vastaavasti työntekijöiden on huomioitava, että moottoritiellä ei saa koskaan työskennellä ajosuuntaa vastaan, vaan tarpeen mukaan on aika käytävä kääntymässä lähimmissä liittymissä. Työntekijöiden kannalta on varmasti turhauttavaa ajaa samaa väliä monta kertaa, mutta vaatimuksella tavoitellaan turvallisuutta ja pyritään välttämään loukkautumiset ja muut vakavat onnettomuudet. Ohje käsittelee myös niitä tilanteita, kun työkohte sijaitsee erkanemis- tai liittymisrampilla tai keskellä ajorataa esimerkiksi keskikaidetta rakennettaessa tai korjattaessa. Räjätystyön aiheuttamaa liikenteen pysäytystarvetta on lisäksi selostettu tässä ohjeessa. Työlupien kannalta räjäytystyöt ovat melko yleisiä ja sen vuoksi ohjeistus tulee olla lupa-asiantuntijoiden tiedossa. (Liikennevirasto, 2017)

Ohjeen loppuosassa on käyty läpi vaiheittain asiat, jotka työsuorittajan on hoidettava ennen työn aloitusta. Näitä ovat muun muassa ilmoitus Tieliikennekeskukseen, vaadittujen suunnitelmien laadinta ja liikenteenohjaussuunnitelman laadinta + hyväksytys sekä tienkäyttäjien informointi hankkeesta vaaditulla laajuudella maastossa ja tiedotusvälineissä. Työn aikana työsuorittajan on muistettava pitää Tieliikennekeskus ajan tasalla työmaan tilanteesta ja esimerkiksi viivytyksestä liikenteelle sekä kohteen ulottumarajoituksista. Lisäksi liikenteenohjauksen oikeellisuus on tarkastettava riittävän usein ja tarvittaessa rikkoontuneet merkit vaihdettava ja likaantuneet liikenteenohjauslaitteet pestävä. Ohjeessa on käsitelty myös perusparannettavan tien käyttöä liikenteelle, mutta asia ei liity työluvilla tehtäviin töihin. Ohjeen lopussa on 65 sivua erilaisia liikenteenohjaustilanteita ja –ratkaisuja. (Liikennevirasto, 2017)

3.6.5 Muu työlupiin liittyvä ohjeistus

Edellä läpikäytyjen Väyläviraston ohjeiden lisäksi työlupaa käsittelevän lupa-asiantuntijan on hyvä tuntea joitain Väyläviraston antamia määräyksiä ja ohjeita. Näiden tuntemista ei voida luvan hakijalta kuitenkaan kohdella edellyttää, sillä jo nykytilanteessa tietoa, jota luvan lisäksi tulee noudattaa, on todella runsaasti. Suurin osa työluvista liittyy jollain tavalla putkiin, johtoihin ja kaapeleihin, joita maantialeuelle on sijoitettu. Tämän vuoksi on tärkeää, että lupa-asiantuntija tuntee pääpiirteiset pelisäännöt näiden infrastruktuurirakenteiden sijoittamisesta. Johtojen ja kaapeleiden sijoituksesta on annettu 12.10.2018 Liikenneviraston määräys, jolla kaapeleiden ja johtojen sijoituksen periaatteet on määrätty. Ohjeen tunteminen mahdollistaa lupa-asiantuntijalle puuttumisen esimerkiksi täysin väärin sijoitettuihin kaapeleihin, silloin kun asiakas hakee lupaa kaapelin korjaukselle. (Liikennevirasto, 2018c)

Väylävirastolta löytyy lisäksi ohjeet Sähkö- ja telejohdot ja maantiet, Vesi- huoltoverkostot ja maantiet, Kaukolämpöjohdot ja maantiet sekä Maakaasuputket ja maantiet. Kaikissa näissä on tapauskohtaista hyvää tietoa silloin, kun työlupahakemus koskee ohjeen mukaista infrarakennetta. Ohjeet on uudistettu 2015 - 2020, maakaasu- ja kaukolämpöputkia koskevia ohjeita lukuun ottamatta, mutta nekin päivitetään lähitulevaisuudessa. Varsinaisten rakenteita koskevien ohjeiden lisäksi lupa-asiantuntijan on ainakin tunnettava Tien poikkileikkauksen suunnittelu –ohje, sillä siinä on käsitelty muun muassa maantien mitoitusta mukaan lukien sivuajat, joita työluvilla toisinaan puhdistetaan ja parannetaan.

3.7 Työluvassa noudatettava varoitusvaatetestandardi

Työluvassa vaaditaan noudattamaan SFS EN471 mukaista näkyvää varoitusvaatetusta. Työterveyslaitoksen mukaan työluvassa mainittu standardi SFS EN 471 on vuonna 30.9.2013 korvattu uudella EN ISO 20471 standardilla. Näin ollen on tarpeen tarkastaa, pitäisikö työluvassa hyväksyä myös uudemman standardin täyttävän varoitusvaatetuksen käyttö. Laki hyväksyy sekä uudemman että vanhemman standardin mukaiset varoitusvaatetukset. (Työterveyslaitos, 2020)

Standardissa määritellään tiealueella tehtävässä työssä hyväksytyjen vaatteiden materiaalivaatimukset, se kuinka paljon vaatteessa on oltava heijastavaa pinta-alaa ja millaisia materiaaleja siinä saa käyttää. Työluvan saajan kannalta tärkeintä on, että hän hankkii työhön vaatteen, jossa mainitaan vaatteen täyttävän annetun standardin vaatimukset. Kuva 6 havainnollistaa näkyvän ja erottuvan vaatetuksen tärkeyttä maantiellä tehtävässä työssä. (Aluehallintovirasto, 2012)



Kuva 6. Vasemmalla tavallinen työhaalari, jota ei hyväksytä käytettäväksi työhön maantiellä, keskellä ja oikealla luokan 3 varoitusvaatetus (Aluehallintovirasto, 2012).

3.8 Maanteiden käyttö muihin kuin liikenteen tarpeisiin

Liikenne ja viestintäministeriö on tutkinut maanteiden käyttöä muuhun kuin liikenteen tarpeisiin. Tutkimus on julkaistu vuonna 2018 nimellä Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö. Esimerkkejä käytöstä muuhun kuin liikenteen tarpeisiin ovat johtojen- ja kaapeleiden sijoitus, mainosasiat ja mainosten sijoittaminen ja erinäiset rakennelmat ja laitteet, joita maantiealueelle sijoitetaan. Tutkimuksessa on myös selvitetty johto- ja kaapelilupapuolen vuonna 2016 käyttöön otetun ilmoitusmenettelyn onnistumista haastatteluin ja kyselytutkimuksella. Lisäksi on etsitty keinoja lupamenettelyjen sujuvoittamiseen. Kyseinen tutkimus käytiin tämän opinnäytetyön yhteydessä läpi niiltä osin, kuin siitä työlupien kehittämiseen oli hyötyjä tai ideoita saatavissa. Selvitys on laadittu Juha Sipilän hallituksen norminpurkutavoitteita silmällä pitäen. (LVM, 2018)

Johtojen- ja kaapeleiden sijoittamiseksi maantiealueelle tehtiin 1.3.2019 – 1.3.2020 välisenä aikana yhteensä 2388 sijoituslupahakemusta tai sijoittamisilmoitusta. Ilmoituksia sijoittamisesta saapui 205 kappaletta eli alle 10 % kokonaismäärästä. Ilmoitusmenettelyssä hakija joutuu odottamaan 21 päivää, jonka jälkeen työn saa aloittaa, ellei lupaviranomainen ole sitä kieltänyt. ELY-keskus myös ilmoittaa kaapelitoimijoille ilmoituksen hyväksymisestä, mutta työtä ei silti saa aloittaa ennen 21 päivän kulumista. Vastavasti lupamenettelyn kautta lupapäätöksen johdon tai kaapelin sijoittamiseksi saa 1 – 6 viikossa hankkeen laajuudesta ja hakemusjonotilanteesta riippuen. 21 päivän odotusaikaa pidettiin kohtuullisena Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö -selvityksen yhteydessä tehdyssä kyselytutkimuksessa. Ilmoitusmenettely on lainsäädännöllisesti ongelmallinen menettelytapa, sillä viranomainen ei voi pyytää ilmoitukseen täydennyksiä, vaan vain vähänkin puutteellinen ilmoitus on hylättävä. Tämän seurauksena johtojen- ja kaapeleiden sijoitusilmoituksista hylättiin vuonna 2017

jopa 35 %. Ymmärrettävästi hylkäysprosentin korkeus on koettu kielteisesti myös edellä mainitussa tutkimuksessa. Vastaajat arvioivat lupamenettelyjen keventämisen kannatettavaksi, mutta nykyisiinkin menettelyihin oltiin kohtuullisen tyytyväisiä. Kyseisen kyselytutkimuksen perusteella ei voida kuitenkaan tehdä kattavia johtopäätöksiä, koska kyselyyn oli tavoitettu vain 10 vastaajaa. (TILU-järjestelmä, 2020; LVM, 2018)

Ilmoitusmenettelyn toimivuuden osalta on Liikenne- ja viestintäministeriön tilaamassa tutkimuksessa selvitetty myös Pirkanmaan ELY-keskuksen johto- ja kaapeliasioita käsittelevien lupa-asiantuntijoiden näkökantaa aiheeseen. Johto- ja kaapeliasioita käsittelevät lupa-asiantuntijat eivät ole nähneet ilmoitusmenettelyä erityisen onnistuneena. Perusteena näkemykselle on menettelyn kankeus ja myös ilmoituksien käsittelyn aiheuttama työmäärä, joka on hyvin lähellä normaaleja lupahakemuksia. Lupa-asiantuntijoiden keskuudessa ilmoitusmenettelyä parempana keinona kehittää toimintaa pidettiin järjestelmäkehitystä ja sähköiseen asiointiin panostamista. (LVM, 2018)

Liikenne- ja viestintäministeriön tekemässä selvityksessä on käsitelty perustuslain lupatoimintaan asettamia ehtoja selkeästi. Perustuslain vaatimuksien läpikäynti on aiheellista myös tässä työssä, sillä niitä on noudatettava kaikessa viranomaistoiminnassa. Perustuslain 124 §:ssä säädetään, että viranomaisen suorittama hallintotehtävä voidaan siirtää muulle taholle vain lailla tai asetuksella. Lisäksi säädetään, että siirron on oltava tarpeen tehtävän hoidon kannalta eikä siirto saa vaarantaa kansalaisien oikeusturvaa. Näin ollen lupapäätösten käsittelyä ei voida siirtää esimerkiksi konsultin hoidettavaksi. Konsulttia voidaan käyttää lupapäätösten laadinnassa apuna ja valmistelemissa tehtävissä, kunhan lopullisen päätöksen esittely tekee virkamies ja hyväksynnän lupapäällikkö. (LVM, 2018)

Lupapäätöksiä käsiteltäessä ja hallintotyössä yleisestikin on noudatettava myös hallintolain mukaisia hyvän hallinnon periaatteita, joista osa on määrittänyt myös perustuslaissa. Näitä ovat muun muassa seuraavat:

- Viranomaisen on annettava tietoa asianosaisille ja neuvottava tarpeen mukaan sekä tehtävä yhteistyötä.
- Hakijoita on kohdeltava yhdenvertaisesti ja tasapuolisesti sekä syrjimättä.
- Asiat on käsiteltävä tarkoitussidonnaisuusperiaatteen mukaan, eli asia on ratkaistava vain siihen kuuluvien perusteiden pohjalta ja viranomaiselle suotua harkintavaltaa väärinkäyttämättä.
- Toiminnassa on noudatettava suhteellisuusperiaatetta, eli kenenkään etua ei saa rajoittaa enempää kuin asian turvallinen ja puolueeton sekä lakien, säädösten ja vaatimusten täyttyminen edellyttää.
- Viranomaisen on noudatettava myös luottamuksensuojaperiaatetta, eli kansalaisten on voitava luottaa viranomaisen toiminnan oikeellisuuteen ja virheettömyyteen.

- Kaikessa yhteydenpidossa asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa sekä päätöksissä on noudatettava hyvän kielen periaatteita, eli viranomaisen on käytettävä selkeää, ymmärrettävää ja asiallista kieltä toiminnassaan. (LVM, 2018; Hallintolaki 434/2013)

Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö –työssä on esitetty mahdollisena myös menettelyä, jossa asiakas vain rekisteröisi joitain vähäisiä toimenpiteitä, kuten puiden säilytys maantien ulkoluisikan päällä ja lastaus siitä kuljetukseen. Rekisteröinti mahdollistaisi lupaviranomaiselle valvonnan. On huomattava, että kyseisen Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö -työn laadinnan jälkeen on tullut voimaan Väyläviraston ohje puun käsittelystä maantiellä ja lisäksi lainsäädäntöä on päivitetty luvussa 2.2 kuvatulla tavalla. Tämän vuoksi esitetty rekisteröintimenettely ei ole enää puutavaran säilytyksen ja kuormaamisen kannalta ajankohtainen. Valvonnan kannalta yksi ehdoton edellytys olisi kuitenkin se, että pinon päähän kiinnitettävään lappuun tulisi merkitä pinon rakennuspäivämäärä. Vaihtoehtoisesti tulisi rakentaa sähköinen järjestelmä, johon pinot pystyisi merkitsemään tarvittavine tietoineen. Nykytilanteessa lainsäädännön mukainen 6 kuukauden enimmäissäilytysaika on mahdoton valvoa. Rekisteröinnin kautta olisi vaikea valvoa liikennejärjestelyiden tarkoituksen mukaisuutta, joten muihin työlupiin, kuin puunsäilytykseen ja -kuormaamiseen rekisteröintimenettely ei sovellu. (LVM, 2018; Väylävirasto, 2018)

3.9 Suomen työlupaan verrattavien asioiden käsittely Ruotsissa ja Tanskassa

Työn yhteydessä selvitettiin, kuinka Ruotsissa ja Tanskassa on ratkaistu maantiealueella työskentely ja onko asiassa käytössä samanlaisia lupamenettelyjä kuin Suomessa maantiealueella työskentelyyn myönnettävät työlupapäätökset. Selvitystyön yhteydessä tutkittiin maiden käytäntöjä ja mahdollisuuksia ottaa Suomessa käyttöön jotain toisessa maassa sovellettua käyttökelpoista toimintatapaa. Alun perin tarkoitus oli käsitellä työlupatoimintaa Ruotsissa ja Norjassa, mutta Norjassa suurin osa teistä on maakuntien tai kuntien hallussa. Näin ollen myös lupamenettelyt Norjassa eroavat eri alueilla toisistaan. Norjan valtiolla on käytössä lupamenettely tiellä työskentelyyn, lupa vaaditaan muun muassa kaivuutöille, louhimiselle ja räjäytystöille sekä korjattaessa tai muutettaessa johtoja tai niihin liittyviä laitteita. Valtion teille Norjassa lupaa pystyy hakemaan sähköpostilla ja mallilomake löytyy Excel –muotoisena tiedostona tieviranomaisen sivustolta. Lomakkeelle täytetään vastaavia tietoja kuin Suomessa, mutta tietoja vaaditaan laajemmin ja tarkemmin kuin Suomessa. Norjassa on käytössä mahdollisuus hätätyölupaan lähes samalla tavalla kuin Suomessa. Norjassakin työn saa aloittaa hätätilanteessa välittömästi, mutta sen tekemisestä tulee ilmoittaa mahdollisimman nopeasti tieviranomaiselle. (Løv om vegar, 23/1963; Statens vegvesen, 2020)

Ruotsin laki määrittelee, että rakenteiden sijoittaminen maantiealueelle edellyttää aina rasitesopimuksen, joka on maksullinen sopimuksen teke-

miskustannuksien ja tienpidolle aiheutuvien haittojen perusteella. Käytäntö eroaa Suomesta, sillä työluvalla voidaan Suomessa myöntää oikeus esimerkiksi taideteoksen sijoittamiseen, eikä erillistä rasitesopimusta vaadita. Ruotsissa vaaditaan tiellä työskentelemiseksi edellä mainitun sopimuksen lisäksi tielain mukainen lupa työskentelylle. Näiden ohessa helmikuuhun 2019 asti, työn tekemiseksi on joutunut hakemaan erillisen luvan liikenteen ohjaukselle ja sulkua- ja varoituslaitteiden käyttöön. Nykyään ehdot annetaan Väglagin 44 § mukaisesti myönnettävän luvan ohessa. Häätätyön ollessa tarpeen Ruotsissa on ohjeistettu ottamaan puhelimitse yhteyttä Trafikverketin päivystykseen, josta annetaan lupa aloittaa työt. Ruotsissa on linjattu, että vian on oltava yhteiskunnalle vaarallinen, jotta sen korjaustarve voidaan katsoa kiireelliseksi. Sivuston mukaan esimerkiksi sähkö- tai vesijohtorikko on tällainen. Ruotsissa tehdystä hätätyöstä on tehtävä ilmoitus jälkikäteen, viimeistään kolmen päivän kuluessa. (Jordabalk 994/1970; Väglag 948/1971; Trafikverket, 2020)

Ruotsissa on käytössä myös sähköinen asiointi. Suomeen verrattuna hakemissivusto näyttää aluksi sekavalta, mutta tarkemman perehtymisen jälkeen sivuston käyttö on selkeää ja ohjeistusta on tarjolla hyvin. Erinomaista on se, että ennen hakemuksen täyttämistä kerrotaan mitä liitteitä hakemiseen tullaan vaatimaan. Tämä antaa hakijalle mahdollisuuden varata vaaditut liitteet saataville jo ennen hakemisen aloittamista. Trafikverket on lisäksi laatinut ohjeen lupien hakemisesta. Siinä kerrotaan myös tärkeimmistä työohjeista. Ohje keskittyy kuitenkin johto- ja kaapelitöihin, eikä siinä käsitellä muita Suomessa työluvalla myönnettäviä asioita. (Trafikverket, 2020; Trafikverket, 2017)

Trafikverketin mukaan lupahakemukset pyritään käsittelemään kolmen kuukauden kuluessa. Sivuston mukaan käsittelyaika oli helmikuun 2020 lopulla noin 13 viikkoa, eli hieman tavoitetta pidempi. Mikäli aikaa verrataan Suomen työilupien käsittelyaikaan, on käsittely Ruotsissa huomattavasti verkkaisempaa. Suomessa pisin käsittelyaika, keskitettyjen asiakaspalvelujen myöntämissä luvissa, on yleensä johto- ja kaapelihakemuksilla enimmillään noin 2 kuukautta. (Trafikverket, 2020)

Tukkien ja energiapuun lastaamiseen vaaditaan Ruotsissa aina Trafikverketin lupa. Luvan voi hakea joko yhdelle pinolle kerrallaan tai yleislupana, jonka myöntämisedellytyksinä on, että tien nopeusrajoitus on korkeintaan 80 km/h ja keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä enintään 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Yleislupa on voimassa vuoden kerrallaan, ja pinoista on tehtävä luvanmyöntäjälle ilmoitus. Suomessa puiden säilytys ja lastaus on sallittu ilman lupaa, kunhan säilytysaika on enintään 6 kuukautta, ja pino tehdään osuudelle, jossa ei ole ohituskieltoa. Lisäksi vaaditaan, että kyseessä on seutu- tai yhdystie, joka ei saa olla etuajo-oikeutettu. Molemmissa maissa tienpitoviranomainen eli Suomessa Väylävirasto ja Ruotsissa Trafikverket, tarjoavat puutavaran käsittelystä maantiellä myös ohjeen. (Väylävirasto, 2019a; Trafikverket, 2016)

Tanskassa merkittävä osa teistä on kuntien hallinnassa eli luvanmyöntäjiä on monia. Maahan onkin luotu tiellä tehtäville töille ja johtojen sekä kaa-peleiden tiealueelle sijoittamiseen sähköinen asiointijärjestelmä, joka osaa kertoa oikean luvanmyöntäjän eri paikoista. Tanskassa Vejdirektoratet on viranomaisen, joka käsittelee lupa-asioita valtion teillä. Samaan tapaan kuin Suomessa ja Ruotsissa myös Tanskassa on oltava lupa maantiellä työskentelemiseksi. Hätätyön voi kuitenkin aloittaa ilman lupamenettelyä, mutta toteutetusta hätätyöstä on raportoitava viranomaiselle mahdollisimman nopeasti työn valmistuttua. Tanskassa lupa vaaditaan yllättäen myös 3 metrin etäisyydelle asti maantiealueen ulkopuolelle. Lisäksi lupa on hankittava kaivuutyöstä tai maatyöstä tiealueen ulkopuolella, tietyin ehdoin. Lupa vaaditaan kaivannon syvyyden tai tehtävän täytön korkeuden mukaan, siten että syvyys tai korkeus kerrotaan kahdella, jolloin saadaan matka maantiealueen reunasta, jolla lupa vaaditaan. Eli esimerkiksi 3 metriä korkea valli on sijoitettava yli 6 metrin etäisyydelle maantien reunasta tai muutoin sille on haettava lupa. (Lov om offentlige veje 1520/2014; Virk, 2020)

Tanskassa kaivutyö maantielle edellyttää aina keskustelua eri toimijoiden ja viranomaisen kesken, jotta varmistetaan mahdollisuudet tehdä kaikki alueen työt yksillä liikennejärjestelyillä ja yhteiskaivuuna. Tienpitäjällä on lakiin kirjattu velvoite koordinoita maantiealueella tapahtuvia kaivutöitä. Tanskassa hakeminen tapahtuu sähköisessä portaalissa, johon vaaditaan rekisteröityminen. Rekisteröinti ei ole käyttäjäystävällinen, sillä ensin vaaditaan selainlaajennuksen asennus ja sen jälkeen kirjautumisohjelman suorittaminen tietokoneella. Kirjautuminen onnistuisi myös tanskalaisella henkilökortilla. Varsinaisen ohjelman käyttö on melko helppoa ja se opastaa käyttäjäänsä hyvin. Ohjelman opastustoimintoja voisi käyttää myös ELY-keskuksen sähköisen asiointin kehittämisessä apuna. Yleisesti ottaen Tanskan järjestelmä on hyvin pitkälti samanlainen kuin Suomessa. Puutavaravarojen varastointi ja käsittely ei kuitenkaan Tanskassa ole merkityksellistä, koska metsiä on maassa hyvin vähän. (BEG 1650/2015; Virk, 2020)

4 TYÖLUPUIEN KÄSITTELY

4.1 TILU-järjestelmä

ELY-keskuksen keskitetyn asiakaspalvelun tärkein työväline on vuonna 2012 käyttöön otettu Tienpidon luvat (TILU) –niminen järjestelmä, jolla lupia käsitellään. TILU-järjestelmä pohjautuu JIRA –tehtävienhallintaohjelmistoon, joka on alun perin australialaisen Atlassian –yhtiön tuote. TILU-järjestelmän on ELY-keskukselle toimittanut Aitio Finland Oy. TILU-järjestelmä toimii selainpohjaisesti, eli sitä voi käyttää periaatteessa missä tahansa, kunhan saatavilla on tietokone internet yhteydellä. Toistaiseksi on tyydytty siihen, että käyttäjillä on omat tunnukset ja salasana TILU-

järjestelmään. Jatkossa tietoturvan varmistamiseksi harkitaan vahvan tunnistautumisen käyttöönottoa. Tällöin vaatimuksena TILU-järjestelmään pääsyyn olisi, että järjestelmään on kirjaututtu joko valtion verkosta tai sivulle kirjaututaan, joko pankkitunnistuksen, varmennekortin tai mobiilivarmenteen kautta. (Atlassian, 2020; Aitio Finland, 2020)

Tienpidon Luvat –järjestelmä tuli alun perin käyttöön saman nimisen projektin kautta. Projektin alkuperäinen tarkoitus oli siirtää lupien käsittely ja myöntäminen uudelle tehokkaammalle alustalle. Sillä tavoiteltiin yhdenmukaisempaa lupakäsittelyä ja käsittelyaikojen lyhentämistä. Samalla vaurauduttiin osaltaan kasvaviin hakemusmääriin, kun tiedossa oli, että ympäri maata oli käynnistymässä lukuisia maakaapelointihankkeita. Aluksi TILU otettiin käyttöön johtojen- ja kaapeleiden sijoituslupien sekä palvelukohteiden opastelupien myöntämisessä. Sitten järjestelmä on sovitettu kaikkiin Keskitetyn asiakaspalvelun käsittelemiin lupiin erikoiskuljetuslupia lukuun ottamatta. Järjestelmän toimittaja Aitio Finland Oy on pystynyt tarjoamaan järjestelmän kehitystä toimintalähtöisesti, jolloin lupa-asiantuntijoiden ei ole tarvinnut perehtyä taustalla tehtyyn koodaus- ja ohjelmointityöhön. Aitio on palveluntarjoajana reagoanut nopeasti ongelmiin, eikä pitkiä palvelukatkoksia ole kertaakaan ollut. (Jokinen, 2017)

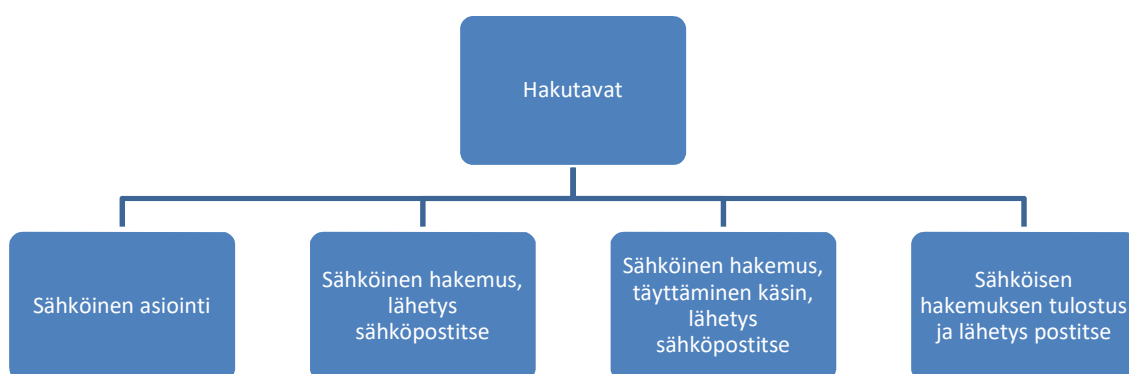
TILU –järjestelmän kehittäminen aloitettiin vuonna 2011. Ennen Tienpidon Luvat –järjestelmän valmistumista luvat tehtiin tekstinmuokkausohjelmalla, johon oli tallennettu valmiita kappaleita ja tekstin osia, joita saattoi hyödyntää käsittelytyössä. Hakemukset tulostettiin asiakirjahylykköön, josta lupa-asiantuntijat ne hakivat käsittelyyn. Kartat ja muut liitteet olivat pääsääntöisesti myös paperisia ja niiden käyttö tuotti laajoissa lupa-asioissa haasteita muun muassa karttojen massiivisen koon vuoksi. Valmiit lupapäätökset tulostettiin ja postitettiin asiakkaille allekirjoitettaviksi. Asiakkaan allekirjoitettua päätöksen se palautettiin ELY-keskukseen, lupa-asiantuntijan ja lupapäällikön allekirjoituksia varten. Tämän jälkeen lopullisen päätöksen kopio arkistoitii ELY-keskukseen ja alkuperäinen päätös lähetettiin asiakkaalle. Edellä mainittu käsittelyprosessi toimi huomattavan hitaasti ja yhdenmukaisuudessa oli suurta vaihtelua, sillä eri käsittelijät lisäsivät tekstiin erilaisia ehtoja ja lupalausekkeita, jolloin luvat poikkesivat ehtojenkin osalta merkittävästi toisistaan. Lupien käsittely tekstinkäsittelyohjelmalla tapahtui pääsääntöisesti ympäri maata toimineissa tiepiireissä, joten samankaltaisia lupia tekevät henkilöt eivät voineet myöskään keskustella lupalinjauksista sujuvasti toistensa kanssa. ELY-keskusten ja samalla keskitetyn asiakaspalvelun toiminta alkoi vuoden 2010 alussa. Heti toiminnan käynnistyttyä todettiin tarve lupakäsittelyn kehittämiseksi. Näin ollen lupakäsittely tekstinkäsittelyohjelmalla ei ollut enää kauaa käytössä keskitetyssä asiakaspalvelussa. (ELY-keskus, 2019)

TILU –järjestelmä saatiin 2011 koekäyttöön, ja laajemmin sitä päästiin käyttämään 2012. Työlupien käsittely siirrettiin TILU-järjestelmään niin, että ensimmäinen kyseisellä järjestelmällä ratkaistu työlupa lähti hakijalle 6.5.2016. Vuoden 2019 loppuun mennessä TILU-järjestelmällä on käsitelty

noin 5000 työlupa-asiaa. Lupamäärät ovat kasvaneet joka vuosi. Kasvu on ollut kohtalaista ja melko tasaista. Vuonna 2017 työlupia saapui käsittelyyn 1121 kappaletta, 2018 saapuneiden hakemusten määrä oli 1223 ja vuonna 2019 määrä kasvoi vielä hieman edellisiin vuosiin verraten, ollen 1239 hakemusta. Todellisuudessa lupia on ollut vielä hieman enemmän, sillä noin yksi hakemus kuukaudessa siirretään käsiteltäväksi jonain muuna lupatyyppinä. Tyypillisimmin asiakas on hakenut virheellisesti johdonsijoituk- selle tai väliaikaisille liikenteenohjauksille lupaa työlupalomakkeella.

4.1.1 Hakemustyytit

Työlupahakemuksia otetaan ELY-keskuksessa vastaan pääsääntöisesti neljällä eri tavalla, joita on esitelty kuvassa 7. Kaikkiin tapoihin sisältyy hakemuslomakkeen täyttäminen, joko sähköisesti tai perinteisesti käsin kirjoittamalla. Asiakkaan kannalta nopein keino on käyttää sähköistä asiointia, jota esitellään tarkemmin seuraavassa kappaleessa. Perinteisen paperihakemuksen voi tulostaa ELY-keskuksen internetsivuilta. Täytetyn ja vaadituilla liitteillä varustetun lomakkeen pystyy lähettämään ELY-keskukselle joko sähköpostilla tai postitse. Vaihtoehtoisesti voi täyttää sähköisen lomakkeen ja lähettää sen sähköpostilla ELY-keskukselle. Silloin, kun työ on aloitettava välittömästi työlupatiimin lupa-asiantuntija, ELY-keskuksen aluevastaava tai ELY-keskuksen yhteyshenkilö (eli alueurakan edustaja) voi antaa asiakkaalle suullisesti tai useimmiten sähköpostitse hätätyöluvan, jonka perusteella työt voi aloittaa heti. Sähköpostissa eritellään tärkeimmät työssä huomioitavat asiat kuten liikenteenohjaus ja turvallisuusnäkökohdat. Näissä tapauksissa asiakas ohjataan hakemaan varsinainen työlupahakemus jälkikäteen. (ELY-keskus, 2020)



Kuva 7. Työluvan erilaiset hakutavat.

Sähköinen asiointi tuli käyttöön työluvista lokakuussa 2019, näin ollen on ymmärrettävää, että tästä toiminnallisuudesta löytyy vielä huomattavasti kehitettävää. Kehityskohteita etsittiin tässä tutkimuksessa lupa-asiantuntijoille ja luvansaajille tehdyillä haastatteluilla ja kyselytutkimuksella (katso kappaleet 6.4 ja 6.3). Sähköisen asioinnin tarkoitus on ensisijaisesti tehostaa ja helpottaa lupa-asiantuntijoiden työtä. Lisäksi pyritään hallitusohjelman mukaisesti parantamaan julkisen sektorin digitalisaatio- ja teknologiakyvykkyyttä. Idea sähköisessä asiointissa on, että luvan hakija voi täyttää hakemuksen sähköisesti kirjauduttuaan palveluun henkilöllisyyden varmentavalla niin sanotulla vahvalla tunnistautumisella. Sähköinen hakemus saapuu suoraan TILU-järjestelmään, eikä se työllistä kirjaamoja ja esikäsittelyä tarpeettomasti. Asiakkaan kannalta vältetään hakemuksen sähköpostiin liittämistä ja erilliseltä lähettämiseltä. Lisäksi säästyy noin vuorokausi aikaa, kun hakemus ei kierrä ELY-keskuksen kirjaamon kautta. Saapumisen yhteydessä sähköinen järjestelmä ottaa valtion USPA-nimisestä asianhallintajärjestelmästä hakemukselle asianumeron, eli diaarinumeron. Sähköisiä työlupahakemuksia on saapunut noin neljän kuukauden aikana 55 kappaletta. Tämä tarkoittaa yli 10 % osuutta hakemuksista, jota voidaan pitää kohtuullisena määränä, sillä järjestelmää ei ole markkinoitu erikseen. (Valtiovarainministeriö, 2019)

Asiakkaita ohjataan yhä enemmän käyttämään sähköistä asiointia. ELY-keskuksen työlupien internetsivullakin suositellaan sen käyttöä ja lisäksi mainitaan, että muut hakemuksen lähettämistavat ovat käytettävissä ”vielä toistaiseksi”. Tässä yhteydessä on tärkeää muistaa, että noin viidestä suomalaisesta eivät osaa käyttää tietokonetta lainkaan tai heillä on vain huono käyttöosaaminen (Salonen, 2019, s. 66). Näin ollen on tärkeää, että myös jokin vaihtoehtoinen hakutapa on käytössä myös tulevaisuudessa.

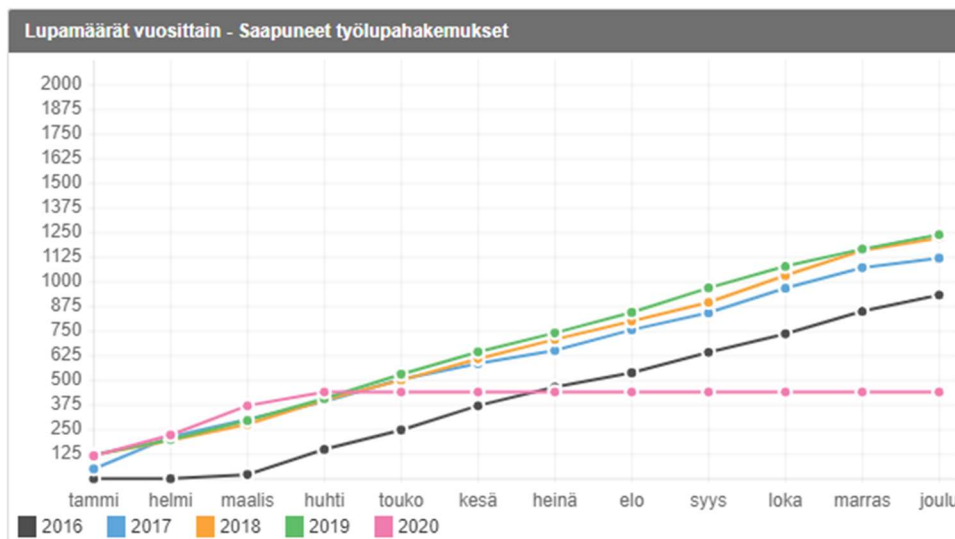
4.1.2 Työlupahakemuksen käsittely

TILU-järjestelmän personoitavissa oleva työpöytä näkymä on esitelty liitteessä 1. Työpöytä rakentuu eräänlaisista pienoishjelmista eli gadgeteista, jotka ovat itse valittavissa ja muokattavissa. Tyypillisimpiä lupa-asiantuntijalla käytössä olevia gadgeteja ovat:

- käsittelyä odottavat hakemukset
- käsittelijöillä kesken olevat hakemukset
- henkilökohtaisesti kesken olevat hakemukset
- lupapäällikön hyväksymät luvat
- laskutusvalmiit luvat.

Lisäksi lupa-asiantuntijoilla on mahdollisuus oman mieltymyksensä mukaisesti seurata esimerkiksi vuodessa käsiteltyjen hakemusten määrää ja jakautumista eri asiantuntijoiden kesken sekä verrata hakemusmäärää eri vuosien mukaan. Yhtä tällaista gadgettia eli pienoishjelmaa havainnollis-

tetaan kuvassa 8, jossa on kyse vuosittain saapuneista työlupahakemuksista. Jaottelun voi tehdä myös maksullisten ja maksuttomien lupapäätösten suhteesta. Moni lupa-asiantuntija tekee useita erilaisia lupapäätöksiä, jolloin on kätevää, että käytössä olevia TILU-järjestelmän työpöytä näkymiäkin on erilaisia. Lupa-asiantuntijalla käytössä olevat erilaiset työpöydät näkyvät liitteen 1 työpöytä näkymän vasemman puolen vasemmassa ylänurkassa.



Kuva 8. Gadget eli pienoisohjelma vuosittain saapuneista työlupahakemuksista (Tienpidon Luvat –järjestelmä, 2020).

Hakemuksia voi jaotella ja etsiä tarvittaessa esimerkiksi hakijan tyyppin mukaan eli kunta, kotitalous, elinkeinoelämä tai valtio. Vastaavia jaotteluita ja lupahakuja voidaan tehdä tarpeen useilla eri määreillä rajaten. Tärkeimpinä rajaustyökaluina toimivat maantieteelliset jaot (kunnat läänit ja hoitourakat), tienumerot (ja teiden luokat), hakemuksen saapumisaika ja kii-reellisyys sekä vapaa sana -haku.

4.1.3 Hakemuksen perustietojen syöttäminen

Hakemuksen käsittelyikkuna on esitelty liitteessä 2. Hakemuksen käsittely aloitetaan klikkaamalla haluttua hakemusta TILU-järjestelmän työpöytä näkymässä. Hakemuksen klikkaaminen johtaa liitteen 2 mukaiseen ikkunaan. Painamalla vasemman yläkulman muokkaa -painiketta pääsee tekemään muutoksia ja käsittelemään hakemusta.

Kuva 9 selventää TILU-järjestelmän välilehtirakennetta. Lupa-asiantuntija etenee välilehti kerrallaan ja täyttää kultakin välilehdeltä löytyvät tietokentät. Täytetyt tietokentät ja vakiomuotoiset lupapohjalle lisätyt lupalausekkeet yhdessä muodostavat lupapäätöksen. Seuraavissa kappaleissa käydään yksityiskohtaisesti läpi eri välilehtien sisältö ja vaikutus lupapäätökseen.

Hakemuksen tiedot

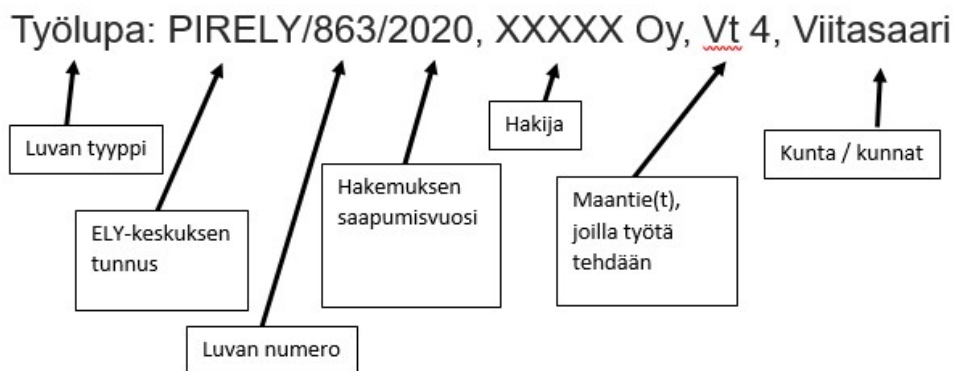
Tyyppi: ▲ Työlupa Tila: KÄSITTELYSSÄ

Prioriteetti: ↓ Normaali

| | | | | |
|------------------------------------|------------------|----------------------|--------------------|--------------------------------|
| Yleiset tiedot | Hakijan tiedot | Työkohteen sijainti | Päätös | Liikenteenohjauksesta vastaava |
| Tienpitoviranomaisen yhteyshenkilö | Liikenteenohjaus | Liikenteenohjaukuvat | Tarkentavat tiedot | |

Kuva 9. TILU-järjestelmän välilehdet, joiden kautta työlupahakemus ratkaistaan (Tienpidon Luvat –järjestelmä, 2020).

Yleiset tiedot -välilehdellä ylimpinä on sähköisen asiointin kautta saapuneissa hakemuksissa asiointitunnus ja asian tunnistenumero (liitteen 2 esimerkissä näitä ei näy, koska kyseessä on sähköpostin kautta saapunut hakemus). Niiden alla näkyy hakemukselle määritelty diaarinumero. Diaarinumeroa ja luvan määrittelyä TILU-järjestelmässä kuvaa alla oleva kuva 10.



Kuva 10. Työluvan nimirivin rakenne ja diaarinumeron osien selitykset.

Kuvassa 10 näkyy selkeästi, miten loogisesti viranomaisen käsittelemät asiakirjat nimetään. Mikäli lupapäätökseen palataan, se on helppo etsiä nimirivin elementtien avulla. Satunnaisesti lupapäätöksiin joudutaan tekemään muutoksia hyväksymisen jälkeen. Näin voi käydä esimerkiksi, kun työtä ei saada tehtyä voimassaoloajan puitteissa tai luvassa ilmenee virhe, joka on korjattava. Tällöin diaarinumeron perään lisätään juokseva numero niin, että alkuperäinen hakemus on 1 (esimerkiksi PIRELY/1000/2020/1), lupapäätös 2, mahdollinen virhereklamaatio 3 ja korvaava päätös 4. On huomattava, että normaalitilanteessa näitä diaarinumeron perään lisättäviä tarkenteita ei käytetä, vaan kaikki päätökseen kuuluva materiaali löytyy saman diaarinumeron alta. Numero otetaan käyttöön vasta, kun kyseisen diaarinumeron alla olevat asiakirjat voivat muutoin sekoittua.

Diaarinumeron jälkeen yleiset tiedot -välilehdellä ovat kunta tai kunnat, joissa työ tehdään. Kunta tulostuu lupapäätöksen nimiriville suoraan tästä kentästä. Lisäksi yleiset tiedot -välilehdellä ovat ELY-keskukset, joiden alueella työ tapahtuu ja tienumerot sekä teiden nimet, joilla työ tehdään. Alimpina tietoina yleiset tiedot -välilehdellä ovat hakemuksen käsittelyaika ja hakemuksen kieli. Nykytilanteessa hakemuksen kieli voi olla suomi tai

ruotsi, saamenkielelle lupapäätös joudutaan erikseen käännättämään, mikäli asiakas saameksi lupaa hakee. Saamenkielistä hakemuslomaketta ei kuitenkaan tällä hetkellä ole saatavissa.

Seuraava kohta TILU-järjestelmässä on hakijan tiedot -välilehti. Sinne syötetään asiakkaan organisaation tiedot ja mahdollisesti myös toisen organisaation tai tahon tiedot, jos luvan maksaa eri yritys tai taho, kuin se, joka lupaa hakee. Tällä välilehdellä on huomioitu mahdollisuus laittaa hakemukseen yhteyshenkilö, yrityksen osasto, laskutusviite ja verkkolaskutus-tiedot. TILU-järjestelmään on luotu valvontatyökalu, joka hälyttää hakijan tälle välilehdelle syöttämistä ylimääräisistä välilyönneistä. Näin tapahtuu, koska välilyönneistä tulee TILU-järjestelmän ulkopuolella, laskutuksen ohjelmistoissa virheilmoitus. Ylimääräisten välilyöntien valvonta on sijoitettu TILU-järjestelmään, jotta ne eivät kuormittaisi ELY-keskuksen laskutus-osastoa. Ulkomaalaisten hakijoiden laskutus voi olla välillä haastavaa syöttää järjestelmään niin, että TILU-järjestelmä sen hyväksyy.

4.1.4 Työkohteen ja -tehtävien kirjaus

Työkohteen sijainti -välilehdellä yksilöidään paikka, jossa työtä tehdään. Yksilöinti voidaan tehdä kylän, kiinteistön numeron, maantien nimen ja sanallisen kuvauksen kautta. Kaikkia edellä mainittuja ei tarvitse syöttää, vaan voidaan käyttää kohteeseen sopivia kenttiä. Tällä välilehdellä ilmoitetaan myös haettu luvan voimassaoloaika. Alimpana kenttänä tällä välilehdellä on tekstikenttä, johon hakija kuvailee tiedot tehtävästä työstä. Tässä kentässä voi kuvata tehtävän työn, menetelmät ja esitellä muita työhön liittyviä seikkoja.

Edellä mainitut eli yleiset tiedot-, hakijan tiedot- ja työkohteen sijainti -välilehdet täyttyvät hakijan antamilla tiedoilla. Kirjepostilla tai sähköpostitse saapuneen hakemuksen ollessa kyseessä hakemukselle annetaan ensin diaarinumero ELY-keskuksen kirjaamossa. Sen jälkeen se saapuu KAP-tiimin esikäsittelijöille. He täyttävät hakemuksen tiedot välilehdille: ”Yleiset tiedot” ja ”Hakijan tiedot”. Lupa-asiantuntija tarkastaa kentät ja lisää tarvittaessa puuttuvia tietoja. Sähköinen asiointi mahdollistaa tässä suuren edun, sillä asiakkaan täyttämät tiedot siirtyvät niille tarkoitettuihin kenttiin automaattisesti. Heikkoutena on se, että myös hakemuksen virheet kopioituvat ja ne on käsittelyvaiheessa kyettävä löytämään ja korjaamaan.

4.1.5 Lupapäätös

Neljäs välilehti TILU-järjestelmässä on päätös -niminen. Tällä välilehdellä ensimmäisenä tehdään valinta, onko päätös myönteinen, kielteinen vai jatketaanko sillä aiemman myönteisen päätöksen voimassaoloa. Valinta vaikuttaa suoraan siihen, millaiset vakiotekstit TILU-järjestelmä lupapäätökselle muodostaa. Tämän jälkeen syötetään omaan kenttäänsä työn si-

sältö ja kuvaillaan työn tärkeimmät tehtävät. Kyseinen kenttä tulostuu suoraan päätös –kohtaan lupapäätöksellä. Tällä välilehdellä kirjataan myös teiden numerot ja tieosat sekä etäisyydet, joihin työ kohdistuu. Lisäksi määritellään tien puoli, jos työtä tehdään vain maantien toisella puolella. Tieosoitteisiin voi lisätä myös kyseistä kohdetta koskevia tarkentavia lisätietoja, kuten työ viherkaistalla. Tieosoitteiden jälkeen tällä välilehdellä määritellään luvan voimassaoloaika sekä mahdollinen lisäaika viimeistelylle. Viimeistely –kenttää hyödynnetään pääasiassa silloin kun kaikkia töitä ei voida tehdä valmiiksi luvan voimassaoloajan puitteissa. Esimerkiksi nurmikon istuttamiseen tai tien/väylän uudelleen päällystämiseen voidaan antaa lisäaika, jos varsinainen luvan mukainen työ toteutetaan talvella. Merkittävin tämän välilehden kentistä on alimpana oleva ohjeet työn suorittamiseen –kenttä, johon kuvataan tärkeimmät kyseiseen työkohteeseen liittyvät ohjeet. Kuvassa 11 on esitetty edellä kuvattu päätös –välilehden sisältö. Kuvan ulkopuolella sivun oikeassa reunassa on lisää vakioteksti –kentät. Näiden kenttien kautta päätökseen voi nopeasti lisätä tyyppillisimmin käytettyjä lauseita työn tekemiseen, huomioitaviin asioihin ja liikenteenohjaukseen liittyen.

Päätös* Myönteinen
 Kielteinen
 Jatkolupa

Työn sisältö

Tieosoitteet

| Tieosoite | Tien puoli | Ajorata | Kommentti | Toiminnot |
|-----------------------------|------------|---------|--------------------------|--------------------|
| 6 /306 / 5210 -307 / 915 | ▼ | 0 ▼ | Liikenteen pysäyttäminen | Valitse toiminto ▼ |
| 14852 / 1 / 7830 - 1 / 8375 | ▼ | 0 ▼ | Liikenteen pysäyttäminen | Valitse toiminto ▼ |
| 14855 / 1 / 0 - 1 / 335 | ▼ | 0 ▼ | Liikenteen pysäyttäminen | Valitse toiminto ▼ |

alleiviivaus *vahvennus*

Työn saa aloittaa

Päätöksen voimassaoloaika

Viimeistely oltava tehty

Ohjeet työn suorittamiseen

Malliyntys Oy suorittaa kallion louhintaa louhoksella valtatie 6 läheisyydessä. Lisäksi työalueen lähellä sijaitsee kaksi pienempää maantietä ja junarata. Louhinnassa tullaan tekemään useita räjäytyksiä luvan voimassaoloajan puitteissa.

Liikenteen pysäyttäminen räjäytyshetkellä on tarpeen liikenneturvallisuuden kannalta.

Räjäytyskohteen turvaetäisyys maantiehen on 200 metriä. Hakijan tulee erikseen selvittää paljonko turvaetäisyys rautatiehen on, ja onko junaliikenne mahdollisesti keskeytettävä räjäytysten ajaksi.

Pysäytyksen kesto saa olla valtatiellä 6 korkeintaan 8 minuuttia kerrallaan ja yhdystiellä 14852 ja 14855 enintään 10 minuuttia kerrallaan.

Kuva 11. TILU-järjestelmän päätös -välilehden näkymä. Kuvan luettavuuden vuoksi siitä on rajattu pois oikeassa reunassa sijaitsevat lisää vakioteksti –laatikot (Tienpidon Luvat –järjestelmä, 2020).

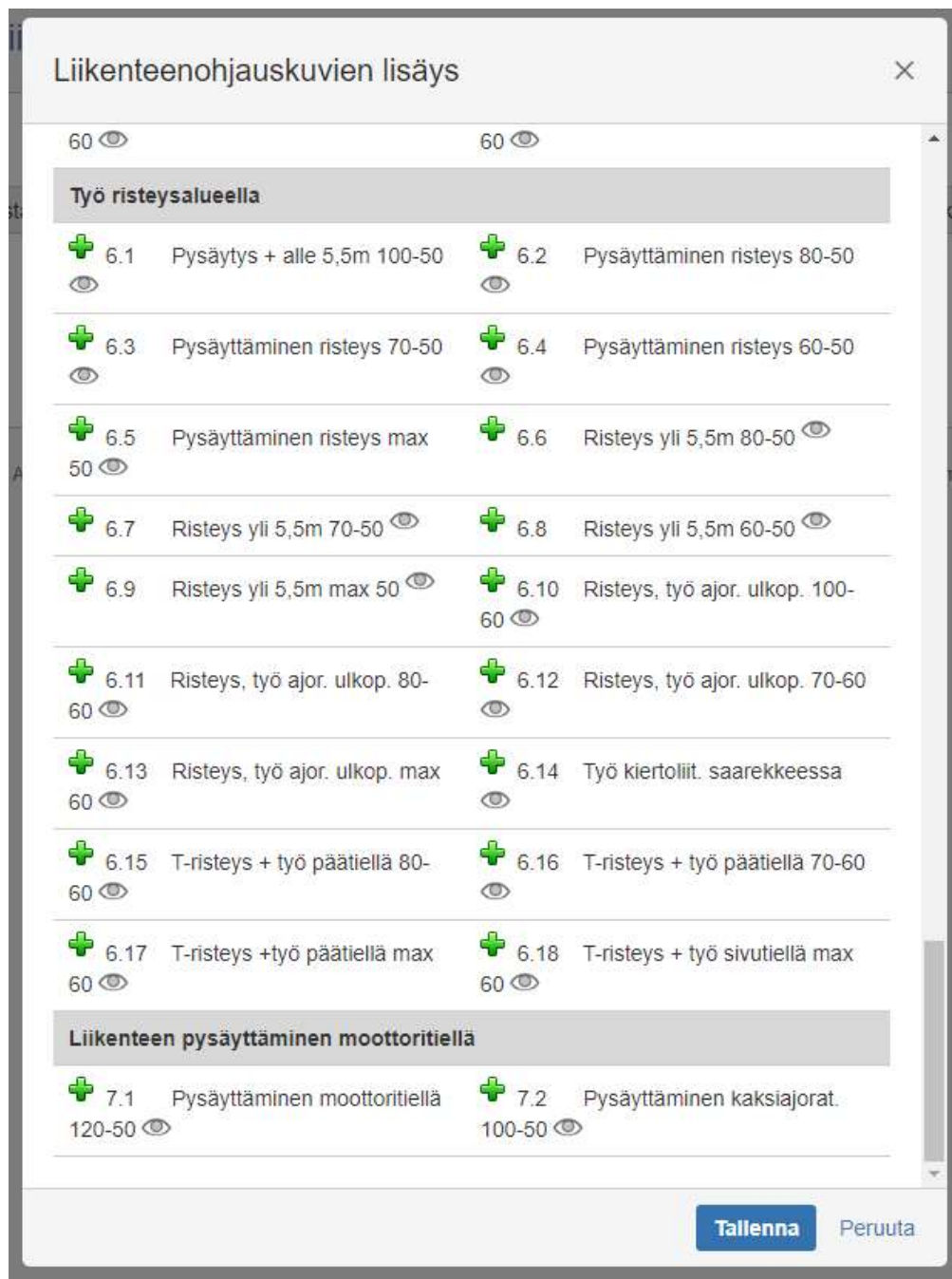
4.1.6 Liikenteenohjaus

Välilehtiä järjestyksessä edetessä, seuraava on liikenteenohjauksesta vastaava –välilehti. Tälle välilehdelle tulee sen henkilön tiedot, joka on päävastuussa työkohteessa liikennejärjestelyistä. Välilehdelle on täytettävä sekä organisaation että yhteyshenkilön tiedot. Kun kyse on yksityishenkilöstä, voi yhteyshenkilö –kentän jättää tyhjäksi. Alimpaan kenttään vaaditaan tieturvakortin numero, jolla pyritään varmistamaan, että liikenteenohjauksen vastuuhenkilö täyttää edellytetyt vaatimukset.

Tienpitoviranomaisen yhteyshenkilö –välilehdelle TILU-järjestelmä tuo automaattisesti hoitourakoiden yhteyshenkilöt. Luvansaajan tulee olla yhteydessä mainittuihin henkilöihin, työhön liittyvien katselmusten järjestämiseksi sekä silloin, jos työtä ei saada tehtyä luvassa määriteltyjen ehtojen mukaisesti. Lisäksi tällä välilehdellä on luvan hyväksyvän lupapäällikön nimi ja kaikki ne henkilöt listattuna, jolle lupapäätös lähetetään tiedoksi.

Liikenteenohjaus –välilehdelle täytetään tietoja aina, kun lupapäätöksen mukainen työ edellyttää liikenteenohjaustoimia tai yhteydenottoa Tieliikennekeskukseen. Välilehdellä on aluksi kolme valintaruutua, joiden valitseminen tuo lupapäätökselle tiettyjä vakiotekstejä. Valittavissa olevat ruudut ovat: ”liikenteenohjaussuunnitelma puuttuu”, ”ilmoitus Tieliikennekeskukseen” ja ”tilapäinen nopeusrajoitus”. Liikenteenohjaussuunnitelman puuttuminen –valinnan painaminen tuo lupapäätökselle ehdon, jonka mukaan liikenteenohjaussuunnitelma on ennen töiden aloitusta laadittava ja sen jälkeen hyväksyttävä ELY-keskuksen yhteyshenkilöllä. Ilmoitus Tieliikennekeskukseen –ruutu tuo lupapäätökselle Tieliikennekeskuksen yhteystiedot ja ohjeistuksen yhteydenotosta sinne. Tilapäinen nopeusrajoitus –valinta lisää lupapäätöksen tekstin, jossa todetaan lupapäätöksen sisältävän myös luvan nopeusrajoituksen laskemiseen ja tähän liittyvät lainkohdat. Liikenteenohjaus –välilehti sisältää myös vapaat tekstikentät, joihin syötetään ohjeet työn liikenteenohjaukselle ja ilmoitetaan luvansaajalle kohteen normaali nopeusrajoitus sekä liikennemäärä. Mikäli liikennemäärä tai kohteen olosuhteiden aiheuttama jokin muu syy edellyttävät rajoittamaan työaikaa, myös se tieto täytetään tälle välilehdelle. Alimpänä liikenteenohjaus –välilehdellä on Tieliikennekeskuksen sähköpostiosoite, joka määräytyy automaattisesti työkohteen kunnan mukaan.

Liikenteenohjauskuvat –kohdan alla on 118 erilaista liikenteenohjauskuvaa valittavissa liitettäväksi lupapäätökseen. Niitä käytetään usein täydentämään hakijoiden toimittamia liikenteenohjaussuunnitelmia, silloin kun hakijan laatima suunnitelma ei täysin vastaa työkohteen olosuhteita tai jotain merkittäviä liikenteenohjausseikkoja puuttuu hakijan toimittamasta suunnitelmasta. Liikenteenohjauskuvat valitaan ponnahdusikkunasta, jossa niitä voi myös tarkastella ennen lupapäätökselle lisäämistä. Kuva 12 esittää ponnahdusikkunan, jonka kautta liikenteenohjaussuunnitelmat valitaan.



Kuva 12. Sopivien liikenteenohjaussuunnitelmien valintaikkuna TILU-järjestelmässä. Valittavana on 118 erilaista liikenteenohjaussuunnitelmaa (Tienpidon Luvat –järjestelmä, 2020).

4.1.7 Tarkentavat tiedot ja lupapäätöksen liitteet

TILU-järjestelmän tarkentavat tiedot –välilehdelle on koottu lupapäätöksen vaatimia lakitekstejä. Ensimmäisessä osiossa lakitekstit on avattu niin, että luvansaaja voi tarkastaa, mitä lakeja ja asetuksia lupapäätöksessä on sovellettu, ja miten. Kyseisessä kohdassa kerrotaan, että laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä vaatii, että tiealueella tehtävään työhön tai ra-

kennelmien ja laitteiden sijoittamiseen maantiedealueelle on oltava elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lupa. Lisäksi todetaan, että lupa voidaan myöntää silloin, kun tehtävä työ ei aiheuta vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle.

Lupa ELY-keskukselta vaaditaan edellä mainittujen, eli työnteon maantiedealueella ja laitteiden sijoittamisen lisäksi silloin, kun jo tiealueella sijaitsevaa laitetta, rakennelmaa tai rakennetta käytetään muuhun kuin maantietarkoituksiin. Tätä sovelletaan, kun työlupia kirjoitetaan esimerkiksi tavaran varastointiin maantiellä tai tiealueella testataan ajoneuvojen ominaisuuksia, siten että toiminta edellyttää liikenteenohjausta. Lakitekstien yhteydessä TILU-järjestelmässä mainitaan, että kyseessä oleva lupa voidaan myöntää, koska haettava työ ei aiheuta tienpidolle vähäistä suurempaa haittaa eikä vaaranna liikennettä. Luvansaajalle asetetaan TILU-järjestelmän tässä osiossa ehto, että työssä noudatetaan luvassa mainittujen ohjeiden ja ehtojen lisäksi myös Liikenneviraston ”Liikenne tietyömailla” –ohjesarjassa mainittavia määräyksiä ja vaatimuksia. Erikseen mainitaan vielä kootusti niiden lakien ja asetusten nimet ja lainkohdat, joita päätökseen on sovellettu.

Lupamaksun suuruus tai maksuttomuus, ja määräämisperusteet tai määräämättä jättämisperusteet, sijaitsevat myös tarkentavat tiedot –välilehdellä. Samaan tapaan, kuin päätöksen osalta, maksun määräytymiseen vaikuttava lainsäädäntö nimineen ja lainkohtineen mainitaan luvansaajalle. Pääsääntöisesti lakiviittaukset ovat automaattisesti TILU-järjestelmässä. Muutoksia joudutaan tekemään vain silloin, kun kyseessä olevaan lupapäätökseen sovelletaan jotain tavanomaisesta poikkeavaa lakia tai asetusta tai päätös vaatii muutoin tarkempaa oikeudellista perustelua.

Tarkentaviin tietoihin lisätään lupapäätöksessä ehdot siitä, miten tulee menetellä, jos työtä ei jostakin syystä voida tehdä lupapäätöksen mukaisesti tai työtä ei saada valmiiksi luvan voimassaoloajan puitteissa. Kohdassa voidaan myös antaa suoraan lakipuolelta juontuvia ohjeita työn suorittamiseen ja painottaa tärkeimpiä ehtoja esimerkiksi sitä, että työ ei saa aiheuttaa vaaraa liikenteelle. Tyypillisesti tähän kenttään lisätään myös ehtoja, jotka eivät suoraan viittaa käsillä olevaan työtehtävään, vaan ohjaavat työn tekemistä vaikkapa kunnossapidon ja keliolosuhteiden huomioonkautta.

Liitteet –välilehti on TILU-järjestelmässä viimeisenä. Sinne luodaan listaus, niistä asiakirjoista, jotka valmiiseen lupapäätökseen halutaan näkyviin. Koska lupapäätös on hallinnollinen päätös, siitä on aina oikeus valittaa. Tästä johtuen jokaiseen päätökseen lisätään valitusosoitus. TILU-järjestelmä lisää automaattisesti oikean hallinto-oikeuden valitusosoituksen, hakemukselle syötetyn kunnan perusteella. Luvansaajan ollessa tyytymättömän lupamaksuun, varataan hänelle oikeus vaatia siihen oikaisua luvan myöntäjältä, tätä palvelee päätökseen lisättävä oikaisuvaatimusohje. Muita tavanomaisia liitteitä ovat lupahakemus ja siinä olevat kartat sekä

työsuunnitelmat. Tärkeimmäksi liitteistä on määritelty liikenteenohjaussuunnitelmat ja ne lisätään sen vuoksi päätökseen aina ensimmäisinä liitteinä. (TILU-järjestelmä, 2020; Oikeuslaitos, 2020)

4.1.8 Vahvuudet

Yksi TILU-järjestelmän suurimmista vahvuuksista on ehdottomasti se, että lupapäätökseen tulee automaattisesti lähes kaikki vaadittavat vakiotekstit. Normaalisti työlupapäätöksessä on 13 lukua. Näistä viisi muodostuu päätökselle kokonaan ilman esikäsittelyn tai lupa-asiantuntijan työtä. Muut kappaleet koostuvat automaattisesti sen mukaan, miten TILU-järjestelmän kentät on täytetty. Suuri etu on myös se, että työlupapäätöksen rakenne vastaa aina automaattisesti hallinnollisen päätöksen vaatimuksia. Päätöksessä on muun muassa perustelut, sovelletut lainkohdat ja muutoksenhakuohjeet valmiina ja oikeilla paikoillaan, eikä päätöksen muotoiluun tai rakenteeseen kulu tämän vuoksi tarpeettomasti työaikaa. Lisäksi valitut liitteet tallentuvat suoraan päätökselle, eikä niiden lisäämiseen tai asetteluun tarvitse käyttää aikaa.

Aiemmin jokainen lupapäätös jouduttiin tulostamaan, koska hallinnolliset päätökset on arkistoitava niitä koskevien lakien mukaisesti. TILU-järjestelmään on tulossa toiminto, jolla tehdyt päätökset saadaan vietyä napin painalluksella sähköisesti valtion USPA-asianhallintajärjestelmään, jolle sähköisen arkistoinnin lupa on saatu. TILU-järjestelmä tarjoaa mahdollisuuden allekirjoittaa lupapäätökset sähköisesti. Sähköisesti allekirjoitetut luvat lähetetään asiakkaalle sähköpostitse lähes viiveettä, heti kun lupapäällikkö on päätöksen hyväksynyt. Tämä mahdollistaa ekologisemman toiminnan ja helpottaa työtä, kun tulostaminen ja käsin tapahtuva allekirjoittaminen eivät ole enää tarpeen. Asiakkaalla on myös mahdollisuus pyytää päätös paperisena, jos sille on tarvetta. (Arkistolaitos, 2010, s. 7 ja s. 10; Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa, 13/2003)

TILU-järjestelmässä on muutamia erityisen käteviä toimintoja, jotka lisäävät työn tehokkuutta. Yksi näistä on kommentointimahdollisuus. Tällä toiminnolla esikäsittelijä tai lupa-asiantuntija voi kirjoittaa kyseistä lupaa koskevia huomioita luvan yhteyteen, ja ne ovat näkyvissä seuraaville henkilöille, jotka asiaa tutkivat. Toinen erinomainen apuväline on lausuntopyyntö –toiminto. Tätä voidaan käyttää apuna silloin, kun asian ratkaiseminen vaatii esimerkiksi naapurinkuulemista tai maastokäyntiä työkohteessa. Lausunto lähetetään suoraan TILU-järjestelmän kautta sopivilla liitteillä täydennettynä ja pyynnön saaja voi vastata siihen saamansa linkin kautta. Vastaus lausuntopyyntöön saapuu TILU-järjestelmään ja lausuntopyynnön lähettäjä saa asiasta ilmoituksen sähköpostitse.

Työlupapäätökset hyväksytään esittelystä. Eli ensin lupa-asiantuntija laatii päätöksen itse, kun hän katsoo päätöksen olevan valmis, se esitellään ratkaisijana toimivalle lupapäällikölle. Hän voi joko hyväksyä päätöksen tai tarvittaessa vaatia siihen muutoksia tai tarkennuksia. TILU-järjestelmässä

edellä mainittu asia on järjestelty niin, että lupa-asiantuntija lähettää lupaluonnoksen sähköisesti lupapäällikölle hyväksyttäväksi. Tarvittaessa hyväksyttäväksi lähetettävään päätökseen voi liittää kommentti-toiminnon kautta myös huomioita, mutta erikseen sähköpostilla on varmistettava, että päällikkö huomioi kommentin. Lupapäällikkö näkee hyväksyttäväksi saapuneet päätökset oman työpöytänsä gadgetissa ja niistä voi myös pyytää tarvittaessa sähköposti-ilmoituksen. TILU-järjestelmä tarjoaa mahdollisuuden ratkaista päätös missä ja koska tahansa, kunhan käytettävissä on tietokone tai mobiililaitte.

TILU-järjestelmän toimittaneen yrityksen Aitio Finland Oy:n yksi ehdoton vahvuus on nopea reagointi. Pieniinkin ongelmiin aletaan etsiä aina ratkaisua välittömästi, eikä työn estäviä katkoksia järjestelmän toiminnassa ole ilmennyt, kuin muutaman kerran noin kahdeksan vuoden aikana. Lisäksi suurten ongelmien kesto on aina ollut enimmilläänkin noin tunnin luokkaa.

4.1.9 Kehittämiskohteet

Kappaleessa 4.1.3 mainitaan, että ylimääräiset välilyönnit aiheuttavat TILU-järjestelmässä laskutuksen epäonnistumisen. Tämä tarkoittaa sitä, että hakijan tiedot -välilehdellä ei saa olla yhtäkään ylimääräistä välilyöntiä, tai TILU-järjestelmä antaa virheilmoituksen ja laskutus ei onnistu. Välilyönti on helppo poistaa, mutta ensin se on löydettävä useiden tietokenttien joukosta. Ratkaisuksi tähän, tulisi tutkia mahdollisuuksia rakentaa toiminto, joka automaattisesti korostaisi ne kentät, jossa järjestelmä havaitsee tarpeettomia välilyönnejä. Mahdollisuuksien mukaan toimintoa voitaisiin hyödyntää jo sähköisen asioinnin lomakkeessa, jolloin asiakas ei saisi hakemusta eteenpäin, jos kentissä on ylimääräisiä välilyönnejä. Tällöin tahattomat välilyönnit voisi poistaa viimeistään jo hakemuksen esikäsittelyn yhteydessä vaivatta.

Loppuvuodesta 2019 käyttöön otetussa sähköisessä asiointissa, jota on esitelty tarkemmin kappaleessa 4.1.1, on vielä huomattavasti parannettavaa. Toimintoon tarvitaan lisää hakijaa ohjeistavia ilmoituksia ja hakemuksen virheellisesti täyttämisen estäviä ominaisuuksia. Nykytilanteessa järjestelmä vaatii asiakasta lisäämään hakemukseen karttoja ja liikenteenohjaussuunnitelmia, mutta ei osaa kontrolloida sitä, onko lisättävä liite aina sama. Tässä ohjelma voisi jatkossa tunnistaa liitteen koon ja tiedostotyypin ja huomauttaa, mikäli kyse on samasta liitteestä, joka on jo hakemukselle ladattu. Kenttien täytössä järjestelmän tulisi valvoa toimintaa mahdollisimman tarkasti. Nykytilanteessa ongelma on muun muassa se, että tienumeron kohdalle on mahdollista syöttää kirjaimia, tällöin tien nimeäminen ja muut siihen pohjautuvat toiminnot epäonnistuvat. Pääliitteiden nimeäminen on automaattista, mutta läpi saattaa tulla viisi saman nimistä liitettä. Tämän ongelman syytä tulisi tutkia mahdollisimman pian, sillä se hankaloittaa käsittelyä huomattavasti. Lisäksi sähköisen asioinnin kautta saapuneissa hakemuksissa TILU-järjestelmä ei jostain syystä osaa hakea päätökseen oikeaa tieliikennekeskusta, se on helpohko päätökselle lisätä,

mutta vaatii tarkkaavaisuutta huomata kyseinen puute käsittelyn yhteydessä.

Työlupien työalue voi joskus olla huomattavan laaja, näin on tyyppillisesti esimerkiksi erikoiskuljetuksiin liittyvissä työluvuissa. Tavallisesti erikoiskuljetuksen reitiltä poistetaan portaaleja, liittymiä levennetään ja lisäksi poistetaan valaisinpylväitä. Kuljetuksen reitin ollessa useita satoja kilometrejä pitkä, ja sen varrelle osuu useita eri alueurakoita. Alueurakoiden edustajat toimivat ELY-keskuksen yhdyshenkilöinä KAP-tiimin tekemissä luvuissa. TILU-järjestelmä listaa automaattisesti yhdyshenkilöt ja heidän yhteystietonsa lupaan. Ongelmia syntyy silloin, kun yhdyshenkilöitä tulee luvalla runsaasti ja heidän puhelinnumeronsa ovat peräkkäin tekstimuodossa. Tieto ei ole tällöin luettavaa. Tämän ratkaisemiseksi voitaisiin tutkia mahdollisuutta listata työluvan yhdyshenkilöt, heidän yhteystietonsa ja toiminta-alueensa automaattisesti luotavaan taulukkoon TILU-järjestelmään. Toiminto voisi aktivoitua, kun yhteyshenkilöjä lupaan on tulossa kolme tai enemmän.

Lupapäätökset hyväksytetään lähettämällä ne hyväksyttäväksi lupapäällikölle. Silloin tällöin lupa-asiantuntijalla olisi tarve ilmoittaa jostain lupapäätöstä koskevasta asiasta päällikölle. Tähän olisi tarve kehittää ponnahdusikkuna tai vastaava, josta päällikkö näkisi lupaa hyväksyessään lupa-asiantuntijan viestin. Nyt tällaiset viestit pitää lähettää erikseen sähköpostitse, joka ei ole kätevää ja sähköpostiliikennettä on muutoinkin nykyään hyvin paljon.

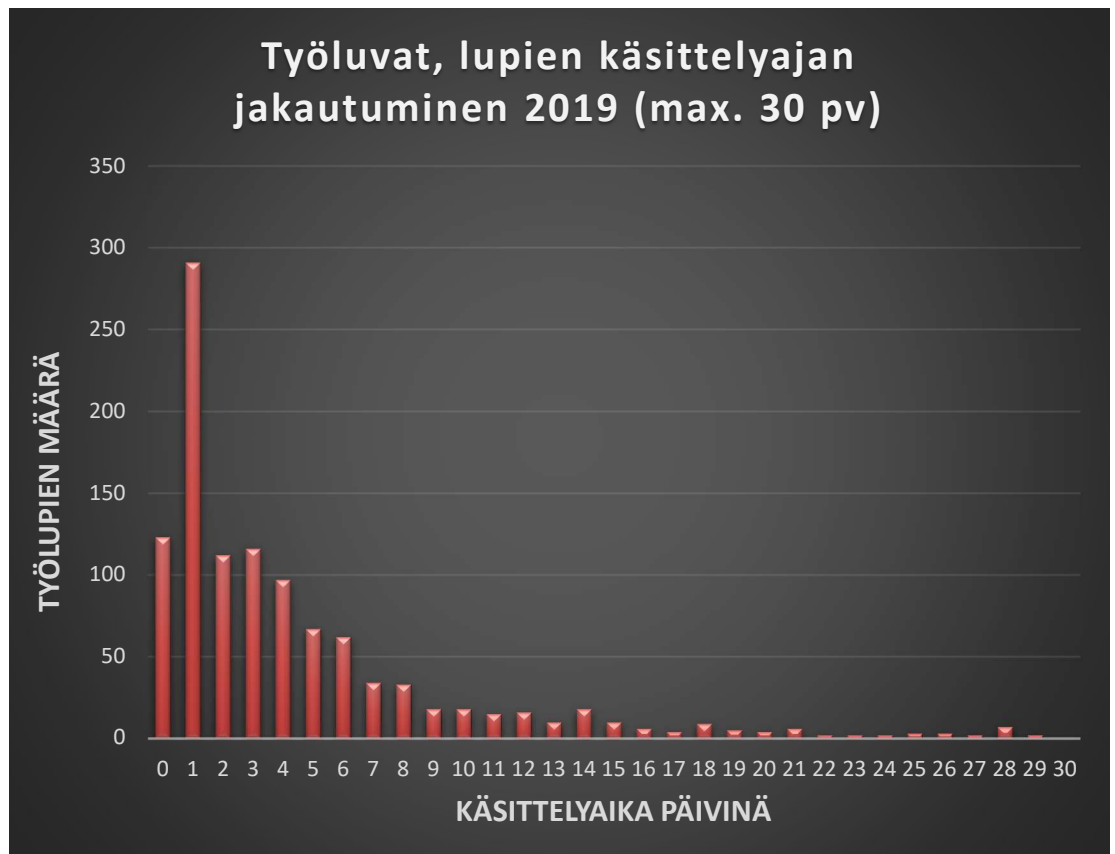
4.2 Työlupien rajoitteet

Työlupien myöntämistä rajoittavat monet tekijät. Luvan saanti voi viivästyä joko ELY-keskuksessa olevan hakemusruuhkan vuoksi tai käsittely edellyttää maastokäyntiä, joka ottaa aikaa. Aika ajoin joudutaan myös pyytämään lausunto kunnasta tai naapurilta, joiden saannissa menee yleensä 1-2 viikkoa. Myös puutteelliset hakemukset aiheuttavat viivettä luvansaantiin. Työluvilla tehtäviä toimenpiteitä on myös rajoitettu monin osin, työluvalla ei voida esimerkiksi toteuttaa maantien rakenteeseen vaikuttavia muutoksia tai laajoja pysyviä liikennejärjestelyitä. Työlupien aluerajaus tulee harvoin vastaan, mutta toisinaan luvan voimassaoloalueenkin laajuutta joudutaan pohtimaan. Tässä luvussa käsiteltiin yllä mainittuja työlupien rajoitteita ja niiden perusteita.

4.2.1 Työlupien käsittelyaika

Työluvut saadaan pääsääntöisesti käsiteltyä asiakkaiden toivomaan ajankohtaan mennessä, mutta keväällä hakemusruuhkan ollessa kiivaimmillaan, voi muutaman päivän viiveitä esiintyä. TILU-järjestelmän tietojen mukaan työlupien käsittelyaikojen mediaani aikavälillä 8.3.2019 – 8.3.2020 on

ollut kolme päivää. Hakemuksien käsittely on ollut aikaisemmin hitaampaa, kun hakemukset käsiteltiin tekstinkäsittelyohjelmalla. ELY-keskuksen internetsivuilla mainitaan työlupahakemuksen käsittelyajaksi 2-4 viikkoa. Tätä on korjattava oikeammaksi käsittelyajan mediaanin lyhennyttyä. Oheinen kuva 13 esittää työlupien käsittelyaika 2019. Suurin osa hakemuksista ratkaistiin alle kahdessa viikossa ja vain yksittäisiä hakemuksia asiakas joutui odottamaan tätä kauemmin. Joskus hakemus jätetään odottamaan myös luvanhakijan toiveesta, näin voidaan toimia esimerkiksi, jos työn aloitus odottaa jotain muita lupia tai työmaalle ei saada heti kaikkia tarvittavia materiaaleja.



Kuva 13. Työlupien käsittelyaika 2019, mukaan otettu päätökset, jotka ratkaistu 0-30 päivässä.

Kirjaamon kautta saapuvat hakemukset tulevat käsittelyyn noin vuorokauden viiveellä (hakutavat on esitelty kappaleessa 4.1.1), joten luvansaajalle niin sanotut perinteiset hakutavat tuovat 1-2 päivän lisäkäsittelyajan. Asiakkaiden tietoisuus mahdollisuudesta hätätyölupaan, kun työ pitää aloittaa välittömästi, tulisi varmistaa.

Asiakkaille sallittu vapaa työajan määrittely on ongelmallinen silloin, kun asiakas laittaa hakemukseen tarpeettomasti aloitusajan lähes välittömästi hakemuksen lähettämisen jälkeisille päiville. Mikäli tällaisia hakemuksia tulee paljon, se aiheuttaa käsittelyn ruuhkautumisen. Ikävintä asiassa on se, että kaikkia töitä ei varmastikaan olla aloittamassa välittömästi luvan

saamisen jälkeen. Työlupahakemuksen käsittely ei tyypillisesti vie lupa-asiantuntijalta kuin muutaman tunnin, mutta laajoja ja haastaviakin hakemuksia on, tällöin työaikaa voi kulua jopa useampi päivä. Koska työlupia käsitteleviä lupa-asiantuntijoita on nykyisin useampia, eivät yksittäiset laajemmat hakemukset aiheuta viiveitä käsittelyyn.

4.2.2 Työluvan voimassaoloaika

Asiakas saa määritellä itse työluvan voimassaoloajan hakemuksessa, mutta tyypillisesti yli vuoden kestoisia lupia ei myönnetä. Poikkeuksena tähän ovat suuremmat hankkeet, joiden kesto on tiedossa etukäteen ja se venyy yli vuoteen. Työlupien enimmäisaikaa on haluttu rajoittaa, koska esimerkiksi kolmen vuoden kuluessa liikennemäärät tai tien muut olosuhteet voivat muuttua radikaalistikin. Tällöin voi olla mahdollista, että lupaa ei voida enää myöntää samoilla ehdoilla kuin aikaisemmin.

Asiakkaat hakevat työlupiinsa yleensä riittävän voimassaoloajan, mutta toisinaan työt viivästyvät eri tekijöistä johtuen ja tämä aiheuttaa tarpeen työluvan voimassaoloajan jatkamiselle. Nykytilanteessa nämä jatkoajat jo myönnettyihin lupiin on tehty ilman veloitusta. Työn viivästyminen tietää kuitenkin yleensä myös liikenteelle pidempää haitta-aikaa. Tämän vuoksi on perusteltua pohtia, tulisiko luvan jatkosta periä maksu.

4.2.3 Luvan aluerajaus

Työlupapäätöksiä mukaiset työkohteet sijoittuvat suurimmassa osassa työlupapäätöksiä pienelle alueelle tai korkeintaan muutamien kilometrien laajuiselle maantien osuudelle. Tällöin on selvää, että asia ratkaistaan yhdellä työluvalla. Toisinaan eteen tulee kuitenkin tilanteita, joissa asiakkaalla on haussa esimerkiksi muutamia satoja kilometrejä purettavaa ilmajohdoverkkoa. Tällöin hakemus työllistää lupa-asiantuntijaa huomattavan paljon enemmän, kuin tavanomainen suppealle alueelle sijoittuva työ. Lupa-asiantuntija tarkastaa yleensä työkohteesta voimassa olevat nopeusrajoitukset, työkohteen mahdollisen sijoittumisen pohjavesialueelle, liikennemäärän ja onko alueelle tulossa tiehankkeita. Hakemuksen laajuuden ollessa suuri myös tämä työmäärä kasvaa runsaasti. Nykytilanteessa on linjattu, että hakemuksen ulottuessa toisen urakan alueelle työ voidaan jakaa kahteen eri lupaan urakoiden rajalla. Jakamisessa on sovellettu niin sanottua maalaisjärkeä ja lupa on myönnetty yhdellä päätöksellä, jos ylitys on ollut vain vähäinen tai työ on ollut muutoin pieni, esimerkiksi muuntamoiden uusinta tai johtoon tehtävä kytkentämuutos. Toistaiseksi myös erikoiskuljetusten vaatimat luvat on tehty reittikohtaisina kokonaisuuksina, vaikka työkohteet saattavat jakaantua todella laajalle alueelle.

Kyselytutkimuksessa ja työlupa-asiantuntijoiden haastatteluissa selvitetiin sekä luvansaajien että lupia ratkaisevien asiantuntijoiden kantaa lupamaksun porrastamiseen. Nykytilanteessa kaikkien työlupien ollessa saman

hintaisia voidaan asiakkaiden katsoa joutuvan epäreiluun tilanteeseen, kun hinta on sama työn laajuudesta riippumatta. Kyseenalaista on myös saman työtehtävän jakaminen erillisiin lupiin kunnossapitourakan mukaan, varsinkin kun luvan hakijoilla ei yleensä ole tietoa Väyläviraston tarjoamasta karttapalvelusta, josta urakka-alueet voisi tarkastaa. Mikäli lupamaksua halutaan porrastaa, on harkittava ratkaisuja, niin että jako ei kuitenkaan lisää työkuormaa.

4.2.4 Toteuttamissopimuksen tarve

Työlupapäätöksellä ei voida asettaa luvansaajalle luvan voimassaoloajan ulkopuolelle ulottuvia kunnossapitovelvoitteita. Tällaisia voi syntyä esimerkiksi tiealueelle sijoitettavista rakenteista, kuten yksityisistä tai kuntien silloista tai levähdysalueista. Työluvalla tehtävällä työllä ei myöskään voida muuttaa tien rakennetta merkittävästi, kuten asentaa valaistusta, rakentaa pyörä- ja jalankulkutietä tai toteuttaa levähdysaluetta. Takuuvaatimusten tai ehtojen liittäminen hallinnolliseen päätökseen ei yleensä myöskään ole mahdollista, mutta uusiin väylähankkeisiin niitä tyypillisesti halutaan ja liitetään. Kaikkia edellä mainittuja töitä tai hankkeita yhdistää se, että ne sijoittuvat joko osittain tai kokonaan maantien tiealueelle ja lisäksi ne rahoitetaan muutoin, kuin tienpitäjän toimesta. Ratkaisuna tällaisten hankkeiden toteuttamisessa käytetään paikallisen ELY-keskuksen liikennevastuualueen ja hankkeen tilaajan välille lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 10 § mukaan tehtävää toteuttamissopimusta. Varsinaisen työn tekemiseen vaaditaan lisäksi työlupapäätös, jolla varmistetaan lain mukainen toiminta ja liikenteenohjauksen rakentaminen tarkoituksenmukaisella tavalla. (Laki liikennejärjestelmästä ja maantiestä 10 §)

Toteuttamissopimuksen ja työluvan yhdistelmä tarjoaa mahdollisuuden toteuttaa hankkeita, joita ELY-keskus ei voi rahoitustilanteen vuoksi toteuttaa tai, jotka hyödyttävät tiettyjä tahoja esimerkiksi vanhainkotia tai vaellusreitien pitäjää. Toteuttamissopimuksia laaditaan hyvin monenlaisista asioista, eikä kattavaa listausta kaikista voida antaa. Tapauksia, joissa ulkopuolinen taho haluaa kustannuksellaan toteuttaa maantiellä jonkin asian ja toteuttamissopimuksen laadinta on tarpeen, on vähän. Näin ollen työlupatiimissä voidaan tehdä toteutussovimusasioissa tapauskohtaisia linjauksia. Lisäksi on mahdollista käydä tarvittaessa vuoropuhelua paikallisten ELY-keskusten toteuttamissopimusyhdyshenkilöiden kanssa.

Alla on listattu tyypillisimpiä tapauksia, joissa toteuttamissopimuksen laatiminen on tarpeen:

- Maantielle rakennetaan kunnan toimesta kävely- ja pyöräilyväylä.
- Maantielle asennetaan kunnan toimesta valaistus.
- Koululle, päiväkodille tai vanhainkodille rakennetaan saatto- ja noutoliikennettä palveleva alue tai pysäköintialue (tarve usein myös liittymäluvalle).
- Maantien yli tai ali sijoitetaan silta tai alikulkutunneli.

- Maanteille sijoitetaan johtoja tai putkia, joiden sijoittaminen edellyttää maantien osien uudelleenrakennusta (Liikennevirasto, 2018d, s. 12).
- Tullin tai Rajavartiolaitoksen sijoittaessa maantiealueelle rakenteita.
- Maantiehen kohdistuvat parannusjärjestelyt kunnan tai esimerkiksi yrityksen toimesta.
- Edellä mainittujen rakenteiden laajemmat ylläpito- ja korjaushankkeet.

Toteuttamissopimuksen ja työluvan yhdistelmiä on tehty viime vuosina noin 10 – 20 kappaletta vuosittain. Näin ollen työmäärällisesti kyse ei ole suuresta asiasta. Lupa-asiantuntijoiden haastatteluissa selvitettiin kuitenkin työlupahakemuksia käsittelevien henkilöiden kantaa siihen, että toteuttamissopimus sisältäisi jatkossa työlupapäätöksen. Tällöin asiakas saisi molemmat asiakirjat kerralla. Haasteiksi menettelyssä muodostuisi työluvan voimassaoloaika ja lisäksi hinnoittelu, sillä työlupa on yleensä maksullinen, kun taas toteuttamissopimuksesta maksua ei peritä. Toteuttamissopimuksessa voidaan kuitenkin sopia esimerkiksi niiden kustannusten maksamisesta, jotka ELY-keskukselle aiheutuvat työn valvonnasta ja tarkastuksista. Sopimukseen kirjataan kustannusten jaon lisäksi toteutettavan hankkeen laatuvaatimukset ja rakenteiden materiaalit tai vastaavat ja millä niiden toteutuminen osoitetaan. Lisäksi sovitaan muista hankkeen kannalta oleellisista asioista, esimerkiksi takuuasioista ja siitä, että ennen työn aloitusta on haettava työlupa. (Liikennevirasto, 2018d, s. 12)

4.3 Maksuasetus

Maksuasetusta eriteltiin ja tarkasteltiin tarkemmin tässä luvussa. Tutkimustyön tarkoituksena oli löytää perusteita lupamaksun mahdolliseksi porrastamiseksi. Lisäksi hahmoteltiin ehdotuksia työlupien laajuudelle nykyisellä lupamaksulla. Näin ollen oli perusteltua käsitellä maksuasetus muita työlupien myöntämiseen liittyviä asetuksia ja lakeja perusteellisemmin.

Valtioneuvosto antoi vuosittain maksuasetuksen vuoteen 2018 asti. Asetuksella säädetään valtion virastojen toiminnasta perittäviä maksuja. Vuosille 2019 -2020 päätettiin antaa yhteinen maksuasetus. Tarkoitus oli, että se olisi ollut voimassa ELY-keskusten toiminnan päättymiseen asti. Tavoite ei toteutunut, koska maakuntaudistus kaatui ja tämän seurauksena ELY-keskusten lakkautus peruuntui. (Valtioneuvosto, 2018)

Maksuasetus on annettu yleensä niin, että se on tullut voimaan vuoden alussa, yleensä heti vuoden vaihteesta alkaen. Asetukseen tuleviin maksullisten suoritteiden hintaluokkiin ja linjauksiin on mahdollisuus vaikuttaa ennen sen voimaantuloa. Vaikuttaminen tapahtuu antamalla lausunto samaan tapaan kuin muissa asetuksissa, menettelytavasta johtuen ei ole varmuutta siitä, otetaanko lausunto huomioon vai ei. Tämä on johtanut noin

viikon mittaiseen laskutuskatkokseen maksuasetusten muuttuessa, kun Tienpidonluvat -järjestelmään (TILU) on päivitetty uudet hintaluokat ja uuden maksuasetuksen numero. Maksuasetuksen muutos vaatii myös lupasiantuntijoilta tarkkuutta, sillä vuodenvaihteessa on jokaisen luvan viireille tulopäivämäärä tarkastettava, jotta maksu on peritty voimassa olevan maksuasetuksen mukaisesti.

Maksuasetuksessa (1372/2018) on määritelty kaikki ELY-keskusten tehtävät sen mukaan, millainen maksu niistä peritään. Lisäksi asetus määrittää sen, peritäänkö tehtävästä maksu omakustannusarvon mukaan, eli todellisten luvan käsittelystä syntyvien kulujen mukaan vai onko perittävä maksu omakustannusarvoa alempi, jolloin perittävä maksu ei kata luvan käsittelyn kuluja kokonaisuudessaan. Asetuksen kolmas pykälä sisältää ainoastaan omakustannusarvoa alempia suoritteita. Kyseisen pykälän viidennessä momentissa a-kohdassa mainitaan liikennesuoritteet, joiden nojalla työluvat myönnetään:

”Lupa suorittaa tiealueella muita kuin viestintä- ja sähköjohtojen, maakaasu- ja kaukolämpöputkien tai vesihuoltoputkien sijoittamiseen liittyviä maantielain (503/2005) ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (572/2018) 42 §:ssä tarkoitettuja töitä sekä sijoittaa tiealueelle muita rakenteita, rakennelmia ja laitteita kuin viestintä- ja sähköjohtoja, maakaasu- ja kaukolämpöputkia sekä näihin liittyviä rakenteita, rakennuksia ja laitteita.” (Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuosina 2019 ja 2020, 1372/2018 § 3)

Maksuasetus määrittää siis sen, että työluvista perittävän maksun ei tarvitse kattaa käsittelykuluja kokonaisuudessaan. Samassa asetuksessa on mainittu myös kielteinen päätös liikennettä koskevassa asiassa. Työluvista kielteisiä päätöksiä ei ole tehty, vaan asiakkaisiin on tarvittaessa oltu yhteydessä ja pyydetty perumaan hakemus, jos hakemusta ei voida käsitellä hakijalle myönteisenä.

4.3.1 Työluvien lupamaksun suuruus

Edellä käsitellyn maksuasetuksen (1372/2018) liitteenä on maksutaulukko, josta eri suoritteiden hinnat voi tarkastaa. Työluvilla maksu on 2019 – 2020 voimassa olevan asetuksen mukaan 200 euroa per lupapäätös. Kielteisen päätöksen hinnaksi on määritelty 50 euroa. Asetus ei ota kantaa siihen, miten laaja työ yhdellä lupapäätöksellä voidaan myöntää. Käsittelyssä on ollut tapauksia, jossa esimerkiksi vanhoja kaapeleita oltaisiin purkamassa satojen kilometrien osuudelta yhdellä 200 euron hintaisella lupapäätöksellä. Vastaavasti saman hintaisella päätöksellä on haettu lupaa esimerkiksi yhden tiealueella sijaitsevan puun koristelemiseksi joulun ajaksi.

Lupamaksun suuruus ei muutu hakijan perusteella, näin ollen lupamaksu on saman suuruinen, olipa hakijana suuri verkkoyhtiö, yksityinen kiinteistönomistaja tai esimerkiksi kyläyhdistys. On oletettavaa, että 200 euron lupamaksun suuruus koetaan huomattavasti eri tavalla, sen mukaan millainen taho luvan hakijana toimii. Asiaa selvittiin kyselytutkimuksen yhteydessä. Lupamaksun yhdenvertaisuutta voidaan pohtia myös hallintolain näkökulmasta, sillä sen mukaan viranomaisen on kohdeltava hallinnossa asioivia tasapuolisesti (Hallintolaki 434/2003 § 6).

4.3.2 Milloin lupamaksua ei peritä

Työluvan käsittelymaksu voidaan jättää perimättä, mikäli maksuttomuuden on perusteltu syy. Ilman lupamaksua käsiteltävät luvat voidaan jakaa kahteen ryhmään. Ensimmäisessä ryhmässä maksuttomuuden perusteet tulevat suoraan laista ja toisessa ryhmässä maksuttomuus perustuu osin lakiin ja osin työlupatiimin tekemiin linjauksiin. Maksuttomuuden perusteet on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Työlupapäätöksiä maksuttomuuden perusteet (Valtion maksuperustelaki 150/1992 § 6).

| Maksuperustelain mukaan maksuttomaan työlupapäätökseen voidaan päätyä kun työ liittyy | Työlupatiimin tekemät linjaukset maksuttomista luvista |
|--|---|
| Ympäristönsuojeluun | Liikennepeilin asennus |
| Koulutustoimintaan | Pilaantuneen maan poisto / vaihto tai siihen liittyvä tutkimus |
| Yleiseen kulttuuritoimintaan | Nopeusnäyttötaulun asentaminen |
| | Kukkaistutukset tiealueella |
| | Tievalaistuksen rakentaminen, tehdään yleensä myös toteutus sopimus |
| | Liittymän kunnossapitotyöt (rummun asennus, näkemäalueen raivaus, päällystelypan teko, mutta ei liittymän leventäminen) |
| | Tarpeettoman liittymän poisto |
| | Kaupunkipyörä asema / paikka tiealueella |
| | Suojatie huomiovalojen ("välkky") asentaminen |
| | Luvan voimassaolon jatkaminen 1. kerralla |

Laki jättää hyvin paljon tulkinnanvaraa niiden perusteiden määrittämiseen, joiden mukaan osa työluvista ratkaistaan ilman käsittelymaksua. Selkeitä lain mukaan maksuttomina myönnettäviä työlupia ovat, koulutustoimintaan liittyvät luvat, esimerkiksi pelastustoiminnan harjoittelu maantietäalueella, ja ympäristönsuojeluun myönnettävät työluvut, esimerkkinä pilaantuneen maan ennallistaminen. Lain mukaan hakemuksessa esitetyn työn aiheen ollessa "yleinen kulttuuritoiminta" on lupapäätös maksuton. Tämä on haastavampi määrittellä, kuin edelliset kohdat. Nykytilanteessa yleisen kulttuuritoiminnan perusteella maksuttomasti on myönnetty tiealueelle sijoitettaville kukkaistutuksille luvat, silloin kun lupa voidaan liikenneturvallisuusperusteiden mukaan myöntää. Tässä perusteena on se, että kukkaistutuksia on myös luvattomasti tiealueella, eikä näihin kaikkiin ehditä

puuttumaan, joten olisi kohtuutonta periä niiltä maksu, jotka toimivat lain mukaisesti. Lisäksi kukkaistutuksen sijoittaminen on pääsääntöisesti hyvin nopea toimenpide, eikä se näin ollen edellytä juurikaan liikennejärjestelyitä. Jouluvaloista ja kaamosvaloista on peritty maksu, sillä niiden asentaminen vaatii yleensä jonkin nostimen käyttöä, ja tällöin liikennejärjestelyitä joudutaan tarkemmin tutkimaan ja harkitsemaan.

Työlupatiimi on käynyt läpi lakien, säädösten, ohjeiden sekä määräysten sisältöä ja tulkinnut, että jatkossa liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät työluvat, tehdään maksuttomina. Ehtona on se, että työtehtävän tulee olla sellainen, jonka ELY-keskus voisi toteuttaa, jos määrärahoja olisi nykyistä enemmän. Tyypillisiä työlupia, jotka tehdään tämän perusteella jatkossa käsittelymaksutta ovat suojateiden turvallisuuden parantaminen, esimerkiksi jalankulkijan tunnistavia valaistus- ja huomiovaloratkaisuja käyttäen. Samaan kategoriaan kuuluvat jo aikaisemmin maksuttomiksi linjatut liikennepeilit, nopeusnäyttötaulujen asentaminen ja tarpeettomien liittymien poisto. Näiden lisäksi maksuttomina tehdään työluvat yksityisliittymien parannukseen tai kunnossapitoon, kun työ koskee muuta kuin liittymän leventämistä. Niin ikään maksuttomana myönnetään työlupa tievalaistuksen rakentamiseen, näissä asiasta on yleensä ensin laadittu paikallisen ELY-keskuksen kanssa toteuttamissopimus, joka on myös maksuton. ELY-keskus haluaa tukea ekologisesti kestävästä liikkumisesta, joten kaupunkipyöräasemat tai pyöräpysäköintipaikat tulkittiin maksuttomiksi. Luvansaajaa edellytetään kuitenkin etsimään paikka, jossa pyörät eivät jää näkemäesteeksi eikä kunnossapidolle aiheudu haittaa. Luvan voimassaolon jatkaminen ensimmäisellä kerralla on myös maksutonta.

ELY-keskuksen työlupapäätökset myönnetään alennetulla omavastuuosuudella. Tällöin lupien käsittelystä ei kerätä lupamaksuilla täysimääräisesti kuluja, joita lupakäsittely aiheuttaa. ELY-keskuksen rahoitustilanne on tätä kirjoitettaessa melko heikko, joten perusteita uusien maksuttomina myönnettävien työlupien teolle ei siihen verraten ole. Mikäli lupamaksun porrastaminen osoittautuu haastattelu- ja kyselytutkimuksien perusteella kannatettavaksi ratkaisuksi, tulee harkita työluvan voimassaoloajan jatkamiseksi tehtävien lupapäätösten siirtämistä maksullisiksi alimpaan maksuluokkaan. Tällä edesautetaan luvansaajia suorittamaan työ mahdollisimman nopeasti, jolloin liikenteelle kohdistuvat haitatkin jäävät vähäisemmiksi. Lisäksi työlupahakemuksella saa vapaasti anoa voimassaoloajan tarpeen mukaan, joten luvansaajalla on periaatteessa mahdollisuus hakea voimassaoloaikaan tarvittava toleranssi jo alkuperäisellä hakemuksella.

5 LUPAPÄÄTÖS

Tässä luvussa käytiin johdonmukaisesti läpi työlupapäätöksen rakenne, sisältö ja siinä olevat elementit. Käsittely pohjautui tämän työn ohessa olevaan työlupapäätökseen PIRELY/1686/2020 (liite 3). Liitteeksi valitussa työluvassa on työalueen laajuuden vuoksi käytössä monia eri työluvan ominaisuuksia. Lisäksi valitussa lupapäätöksessä ilmenee ongelmia, joita automaattisesti muodostettavalle päätökselle syntyy, kun työkohteita on runsaasti ja ne jakautuvat usean kunnan, tien ja hoitourakan alueille. Lupapäätös on käyty läpi tekstilukujen ja kappaleiden osalta. Lisäksi eritellään se, onko kyseessä vakioteksti, johon lupa-asiantuntija ei voi lupaa tehdessään vaikuttaa vai teksti, jota pystyy käsittelyn yhteydessä muokkaamaan.

5.1 Etusivu ja päätös

Etusivu toimii luvan kansilehtenä. Sen yläreunassa on luvan myöntäjän eli ELY-keskuksen logo, asiakirjan tyyppi eli ”LUPAPÄÄTÖS”, päätöksen päiväys ja diaarinumero sekä luvansaajan yhteystiedot. Sivun alalaidassa on luvanmyöntäjän eli ELY-keskuksen yhteystiedot. Nämä kaikki edellä mainitut tiedot tulevat automaattisesti TILU-järjestelmästä, mutta toisinaan asiakkaan tietoja joutuu muokkaamaan. Tämä voi olla tarpeen esimerkiksi asiakkaan syötettyä tietoja väärin kohtiin niin, että hakijan nimi tulostuu kaksi kertaa peräkkäin yhteystietoihin. Lupapäätöksen varsinainen otsikko on lihavoidulla tekstillä sivun yläosassa. Se koostuu automaattisesta vakiotekstistä ”Lupa työskennellä maantien/maanteiden (tienumero tai -numerot) tiealueella, (kunta tai kunnat)”. TILU-järjestelmä poimii tekstiin mainitut tiedot ja osaa valita tekstin yksikkö tai monikko muotoon. Otsikosta tulee pitkä ja melko epäselvä, kun työkohteita on runsaasti, kuten esimerkkinä olevassa lupapäätöksessä.

Lupapäätöksen ensimmäinen kappale on ”Hakemus”. Siinä käydään läpi ne tiedot, joita asiakas hakemuksessaan antaa. TILU-järjestelmä tuo tekstiin automaattisesti hakijana olevan henkilön tai yrityksen nimen, tämän jälkeen kerrotaan mainitun tahon hakeneen lupaa tiealueella työskentelyyn. Kohdassa listataan myös tienumerot, joille lupaa on haettu, mikäli hakija on tienumerot hakemukseensa listannut. Lisäksi mainitaan voimassaoloaika, jota hakija päätökseen esittää. Näiden perustietojen jälkeen TILU-järjestelmä tuo päätökseen hakijan kuvauksen tehtävästä työstä sekä työkohteen sijainnista. Lisäksi hakemus -kappaleessa mainitaan ne kunnat, joissa työtä tehdään. Mikäli hakija on täyttänyt työkohteen kylän nimen tai kiinteistön kiinteistötunnuksen, myös ne mainitaan. Hallinnollisissa päätöksissä on oltava tieto siitä mitä on haettu. Tämä mahdollistaa luvansaajalle keinon varmistua siitä, että päätös perustuu siihen hakemukseen ja niihin asioihin, jotka hän on hakemuksessaan esittänyt.

Heti hakemus -kappaleen jälkeen lupapäätöksessä kerrotaan, onko päätös myönteinen, kielteinen vai voimassaoloajan jatko aiempaan lupaan. TILU-järjestelmä tuo myönteisessä luvassa päätökselle automaattisesti tekstin:

”Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) myöntää hakijalle työluvan seuraavasti”

Tämän jälkeen kerrotaan lupa-asiantuntijan luomalla otsikolla, mihin luvansaajalle myönnetään lupa. Seuraavaksi TILU-järjestelmä listaa ne tiet, joiden alueella luvalla saa työtä tehdä. Listaukseen poimitaan tien numero ja nimi, mutta silloin kun työkohteita on paljon, listauksesta tulee epäselvä.

Yllämainitun tien nimi- ja numerolistauksen jälkeen lupapäätöksessä kerrotaan työkohteiden tieosoitteet ja työlle määritettävät ehdot. Lupa-asiantuntija voi vapaasti lisätä tähän kohtaan tekstiä haluamallaan tavalla. Tietoja voi lisätä tieosoitteen yhteyteen, ennen tieosoitteita tai vasta listauksen jälkeen. Esimerkiksi valitussa lupapäätöksessä (liite 3) on ennen työkohtelistausta kerrottu luvansaajalle, että yksittäiset liikennemerkkien poistot saa suorittaa erikoiskuljetusluvan puitteissa ja kuvattu lisäksi niitä töitä, joihin työluvalla annetaan lupa. Tämän jälkeen työkohteet on listattu ja jokaiseen kuvattu lyhyesti työ, joka kohteessa suoritetaan. Ehtokappaleiden kirjoituksessa voi käyttää apuna tekstin lihavoitinta ja alleviivausta tarvittavin osin. Ehdot valitaan työkohteiden mukaan ja usein lupa-asiantuntija hyödyntää työssä aiempia vastaavia lupia tai työluvatiimin yhteisiä linjauksia sisältävää tiedostoa.

5.2 Voimassaolo ja yhteystiedot

Lupapäätöksen kolmannen pääotsikon alla ilmoitetaan työluvan voimassaoloaika. Tämä tieto on lainsäädännön mukaan hallinnollisessa päätöksessä oltava. TILU-järjestelmä luo tekstin tähän kohtaan automaattisesti, sen mukaan, mitä vastaaviin kenttiin on järjestelmässä syötetty. Yleensä asiakas saa sen voimassaoloajan, jota hän hakee. Toisinaan ELY-keskuksen lupa-asiantuntija saattaa myöntää jopa hieman laajemman ajan, jos hän olettaa, että työ saattaa muutoin myöhästyä ja vaatia näin jatkolupapäätöksen. Voimassaoloaika –otsikon alla ei kuitenkaan mainita sitä, että lupapäätöksen mukaista työtä ei saa aloittaa ennen kuin lupaehdot -kohdassa vaadittu ilmoitus tieliikennekeskukseen on tehty. Tämä ilmoitus on tehtävä viimeistään viisi työpäivää ennen aloittamista. Ilmoituksen siirtoa voimassaolo -kohtaan tulee harkita.

Luvansaajalle ilmoitetaan lupapäätöksen neljännen pääotsikon alla, niiden alueurakoiden yhteystiedot, joiden alueella työtä tehdään. ELY-keskuksen alueurakoiden henkilöt toimivat maastossa yhteyshenkilöinä luvan myöntäjän ja sen saajan välillä. Näin toimitaan, koska kaikki luvat myönnetään keskitetysti ja luvanmyöntäjä ei näin ollen voi maastokäyntejä hoitaa ympäri Suomea. Tietoihin listataan henkilöiden nimet, puhelinnumerot ja sähköpostiosoitteet. Tässäkin kohdassa automaattisesta listauksesta tulee

epäselvä, jos henkilöitä on paljon. Nykytilanteessa lupa-asiantuntijan on manuaalisesti tehtävä yhteyshenkilöistä ja heidän tiedoistaan taulukko, jotta tiedot saadaan selkeästi listattua lupaan. TILU-järjestelmässä olisi hyvä olla automaattinen tietojen taulukointi, kun yhteyshenkilöitä on luvassa useampia. Tämän pääotsikon alla listataan myös luvan saajan yhteystiedot. Tämä kappale kuuluu hallinnollisen päätöksen perustietoihin, sillä hallinnollisessa päätöksessä tulee ilmoittaa, ketä päätös koskee ja mihin luvansaaja voi ottaa yhteyttä päätöstä koskevissa asioissa.

5.3 Perustelut

Hallinnollisessa päätöksessä on kerrottava mihin säädäntöön kyseinen päätös perustuu. Työlupapäätöksessä nämä asiat esitetään viidennen otsikon alla. Tähän kappaleeseen TILU-järjestelmä tuo automaattisesti työluvan kannalta merkittävimmät kohdat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetusta laista. Päätöksessä muun muassa kerrotaan, milloin lupa voidaan myöntää, eritellään lain kohdat, joista tieto löytyy ja kerrotaan, että tiealueella työskentelyyn on oltava ELY-keskuksen lupa. Lisäksi todetaan, että kyseinen työ ei aiheuta laissa määriteltyä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle eikä vaaraa liikenteelle, joten lupa voidaan myöntää.

Lupa-asiantuntija voi muokata ja lisätä tähän kappaleeseen tulevia tietoja TILU-järjestelmässä. On kuitenkin lupapäätöksen rakenteen kannalta ristiriitaista, että vasta lupapäätöksen kohdassa kymmenen listataan ne lait ja ohjeet, joita päätöksessä on sovellettu. Voisi olla selkeämpää, että lakiasiat ja säädäntöön pohjautuvat perustelut olisivat saman pääotsikon alla, vaikka jaettuina kahdelle erilliselle alaotsikkotasolle.

5.4 Liikenteenohjaus ja nopeusrajoitus

Työlupapäätöksen kuudennen otsikon alla käsitellään työn aikaisen liikenteenohjauksen toteuttamisperiaatteita. Lisäksi tässä kappaleessa myönnetään lupa tilapäisen nopeusrajoituksen asettamiseen, silloin kun työ nopeusrajoituksen laskemista edellyttää. Jos hakemuksesta puuttuu kokonaan liikenteenohjaussuunnitelma, voidaan asettaa ehto, että työkohteeseen soveltuva liikenteenohjaussuunnitelma on hankittava. Se tulee hyväksyttäväksi ELY-keskuksen yhteyshenkilöllä ennen työn aloitusta. Yleensä sopiva liikenteenohjaussuunnitelma pyydetään kuitenkin jo hakemuksen kirjaus- tai käsittelyvaiheessa.

Liikenteenohjausta koskeva luvan kohta alkaa lupa-asiantuntijan päätöksen lisäämällä tekstillä, jossa otetaan kantaa asiakkaan toimittamaan liikenteenohjaussuunnitelmaan. Ihannetapauksessa hakija on toimittanut työkohteeseen hyvin soveltuvat liikenteenohjaussuunnitelmat, joiden mukaan liikenteenohjaus voidaan työkohteessa toteuttaa. Tällöin päätöksessä todetaan, että ELY-keskus on tarkastanut asiakkaan toimittamat liikenteenohjaussuunnitelmat ja työkohteen liikenteenohjaus tulee järjestää

niiden mukaisesti. Lisäksi huomautetaan, että suunnitelmia tulee soveltaa tarpeen mukaan, siten että liikenteenohjaus toteutetaan työkohteen olosuhteiden mukaisesti. Silloin, kun asiakkaan suunnitelmissa on puutteita, niiden korjaaminen kuvataan sanallisesti ja lisäksi päätökseen voidaan lisätä sellaiset suunnitelmat, jotka työkohteeseen soveltuvat. Hakijan toimittamia liikenteenohjaussuunnitelmia täydennettäessä tai korvattaessa vedotaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 §:n ja todeetaan: ”Suunnitelmilla pyritään varmistamaan, että työkohteen liikennejärjestelyt suoritetaan niin, ettei työmaasta aiheudu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 §:n mukaista vaaraa liikenteelle. (TILU-järjestelmä, 2020)

Työn edellyttäessä liikenteen pysäyttämistä, luvansaajaa ohjeistetaan pysäytyksen enimmäiskestosta (yleensä enintään kymmenen minuuttia) ja tarvittaessa pysäytyksiä on järjestettävä useampi. Tämän lisäksi huomautetaan siitä, että pysäytyksen edellytyksenä on 50 km/h nopeusrajoitus ja liikenteen käsiohjaus. Tässä lupapäätöksen osuudessa veloitetaan luvansaaja myös noudattamaan niitä Väyläviraston ja sen edeltäjän Liikenneviraston ohjeita, jotka tämän työn luvussa 3.6 esitellään.

Liikenteenohjaus –otsikon alla vakiotekstejä ovat yllämainittujen ohjeiden listaus, tilapäisen nopeusrajoituksen asettamista koskeva lupa ja siihen sisältyvät vaatimukset ja ehdot. Muutoin lupa-asiantuntija ratkaisee päätöskohtaisesti, mitä tekstejä kyseiseen lukuun milloinkin on tarve sisällyttää. Toisinaan tässä kappaleessa todetaan myös vain se, että työ tehdään maantien reuna-alueella eikä liikenteenohjaukselle ole tarvetta. Näissä tapauksissa asetetaan luvansaajalle kuitenkin ehto ottaa välittömästi yhteyttä ELY-keskuksen yhteyshenkilöön silloin, kun työssä ilmeneekin tarvetta liikenteenohjaukselle.

5.5 Ehdot, vastuut ja kustannukset

Työlupapäätöksen seitsemännen otsikon alla lupa-asiantuntija lisää työkohteeseen soveltuvat lupaehdot lupapäätökseen. Tämän kappaleen sisältö siis vaihtelee työlupakohtaisesti. Yleensä lupaehtoihin kuuluu muun muassa seuraavien ehtojen asettaminen:

- Kohteen valokuvausvaatimus ja aloituskatselmus työtä ennen ja tarvittaessa sen jälkeen.
- Luvansaajalle asetetaan vastuu kustannuksista, jotka kolmannelle osapuolelle työstä aiheutuvat.
- Luvansaaja vastaa myös tielle tai sen rakenteille aiheutuneista vahingoista.
- Työn yhteydessä syntyvien vaurioiden korjaus.
- Viimeistelytöiden teko ja alueen siivous ennalleen.
- Toimenpiteet, jos työtä ei voida tehdä luvan mukaisesti.
- Ohjeistus, jos työtä ei saada valmiiksi luvan voimassaoloaikana.
- Talvikunnossapidon asettamat vaatimukset.

Lupaehtoihin tulostuu automaattisesti myös työluvalle mahdollisesti asetettavat työaikarajoitukset ja perustelut niiden asettamiseen. Lisäksi työaikarajoituksia tarkennetaan yleensä niin, että niiden voimassaollessa saa kuitenkin työskennellä ajoradan ja pientareen ulkopuolella, kunhan liikennevirtaa ei häiritä.

Lupaehtoihin tulostuu myös vakiotekstiä, johon lupa-asiantuntija ei voi vaikuttaa. Näihin tietoihin tulee muun muassa vaatimus sopia pimeään aikaan työskentelystä erikseen. Samassa yhteydessä työskentely kielletään huonojen näkemäolosuhteiden ja liukkauden sekä huonon kelin aikana. Päätöksen loogisuuden varmistamiseksi tulisi harkita mahdollisuutta antaa lupa-asiantuntijalle mahdollisuus muokata näitä tietoja. On kyseenalaista vaatia sopimaan erikseen pimeään aikaan työskentelystä, jos työaikarajoitukset pakottavat työn pimeään aikaan. Kyseenalaista on myös rajoittaa työskentelyä liukkaalla, työn ajoituksessa heinäkuulle. Samassa yhteydessä luvansaajalle asetetaan velvoite pitää tiealue koko työn ajan sellaisessa kunnossa, ettei vaaraa tai ylimääräistä haittaa liikenteelle aiheuteta. ELY-keskukselle jätetään mahdollisuus palauttaa työalue ennalleen luvansaajan kustannuksella, jos siihen tarvetta ilmenee. Luvansaajan on pidettävä lupapäätös työmaan saatavilla ja se on esitettävä ELY-keskuksen edustajalle pyydettyäessä.

Luvansaajan on lupaehtojen mukaisesti myös ilmoitettava työstä ELY-keskuksen yhteyshenkilölle ja tieliikennekeskukseen. Jälkimmäinen ilmoitus on tehtävä viisi työpäivää ennen työn aloitusta. Tämä on suuri haaste monissa kiireellisissä töissä ja mahdollisuuksia ajan lyhentämiseksi voitaisiin pohtia. Luvansaajan on ilmoitettava työstä myös urakoitsijan linjalle. Nämä ilmoitusvelvollisuudet ovat nyt lupapäätöksessä perustekstikappaleessa, ja niiden parempaa erottumista lupapäätöksestä kannattaa tutkia.

Lupapäätöksen kahdeksannen otsikon alla todetaan hallinnolliseen päätökseen kuuluva tieto, eli vastuu kustannuksista ja vahingoista. Näiden osalta viitataan vahingonkorvauslakiin ja lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä 42 §. Kappaleessa todetaan, että vastuut vahingoista ja kustannuksista määräytyvät mainittujen lakien mukaisesti. Kustannuksista on lisäksi yleensä tarkennettua tietoa lupapäätöksen ehdoissa otsikon seitsemän alla.

5.6 Työluvan työturvallisuusmääräykset

Työturvallisuusmääräykset ovat käsiteltyinä työlupapäätöksen yhdeksännen otsikon alla. Kappale on kokonaisuudessaan TILU-järjestelmästä tulevaa automaattitekstiä, eikä sitä voi muokata lupapäätöskohtaisesti. Ensimmäisenä työturvallisuusmääräyksiä yhteydessä luvansaajaa muistutetaan siitä, että hän on vastuussa liikennejärjestelyiden toteuttamisesta suunnitelman mukaisesti.

Tässä lupapäätöksen kohdassa viitataan valtioneuvoston asetukseen 205/2009, jota on käsitelty tarkemmin kappaleessa 2.6. Asetuksen vaatimuksista mainitaan, että luvansaajan on rakennuttajana toimiessaan nimettävä hankkeelle, sen vaativuuden mukaan, sopiva turvallisuuskoordinaattori. Työkohteen turvallisuus ja terveysasiat kuuluvat nimettävälle turvallisuuskoordinaattorille. Toimenpiteen todetaan olevan lakisääteinen. Kappaleessa todetaan myös, että vastuullisemmat tehtävät vaativat Tieturva 2 -pätevyyden. Vaihtoehtoisesti hyväksytään liikenteen vaaroille alttiin työn työturvallisuuskoulutuksen suorittaminen. Tieturva 1 -koulutuksen todetaan soveltuvan niille tiealueella työskenteleville, joilla ei ole työnjohto tai työstä vastaavan tehtäviä hoidettavanaan. Työturvallisuusvaatimuksissa kerrotaan vaadittu työvaatteiden luokitusstandardi ja vähimmäisvaatimukset työvaatteiden heijastavasta pinta-alasta. Lisäksi työmaalla työskenteleville asetetaan vaatimus käyttää suojakypärää.

5.7 Lainkohdat ja maksuperusteet

Lupapäätöksen kymmenennessä luvussa listataan lyhyesti ne lainkohdat, joita lupapäätökseen on sovellettu. Yleensä kohdat ovat:

- Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 42 §.
- Tieliikenneasetus 49 §.

Edellä mainitut lainkohdat tulostuvat lupapäätökselle automaattisesti TILU-järjestelmästä. Lupa-asiantuntijalla on mahdollisuus lisätä lainkohtia tähän kappaleeseen silloin, jos lupapäätökseen sovelletaan jotain muuta säädäntöä. Lupamaksu ja maksuperusteet on sijoitettu lupapäätöksen yhdennentoista otsikon alle. Lupamaksusta todetaan sen olevan suuruudeltaan 200 euroa. Lisäksi kerrotaan, että lasku lähetetään erikseen myöhemmin. Näiden tietojen alla listataan se lainsäädäntö, johon maksu perustuu. Mikäli päätöksestä ei peritä maksua, kohdassa ilmoitetaan, että lupamaksu on 0 euroa ja kerrotaan peruste, miksi maksua ei peritä. Lupamaksuun liittyviä tietoja lupa-asiantuntija pääsee muokkaamaan, mutta normaalisti maksullisessa päätöksessä ei tarvitse syöttää kuin päätöksen hinta TILU-järjestelmään.

5.8 Muutoksenhaku, allekirjoitukset, liitteet ja tiedottaminen

Suomessa hallinnollisesta päätöksestä voi pääsääntöisesti aina valittaa. Lisäksi lupamaksusta on mahdollista hakea oikaisua luvan myöntäneeltä viranomaiselta. Lupapäätöksen 12. kohdassa luvansaajalle ilmoitetaan, että päätöksestä valittamiseen tai oikaisuvaatimuksen tekemiseen on lupapäätöksessä liitteet, joiden ohjeiden avulla toimenpiteisiin voi ryhtyä. Nämä edellä mainitut tekstit tulostuvat lupapäätökselle TILU-järjestelmästä automaattisesti.

Oikaisuvaatimus liitetään päätökseen aina, kun päätöksestä peritään lupamaksu. Se on sivun mittainen ohjeistus, siitä miten tulee menetellä, jos luvansaaja katsoo lupamaksun määrätyn virheellisesti. Ohjeessa kuvataan muun muassa oikaisuvaatimukseen vaadittava sisältö, tarvittavat liitteet ja mahdollinen asiamiehen tai edustajan käyttö oikaisuvaateen tekemisessä sekä oikaisuvaatimuksen toimitustavat. Aikaa oikaisuvaatimuksen tekemiseen on kuusi kuukautta päätöksen tai laskun tekopäivästä. Ohjeessa todetaan myös oikaisuvaatimuksesta annettavan päätöksen olevan maksuton. Oikaisuvaatimus löytyy TILU-järjestelmästä ja sen saa lisättyä päätökseen helposti.

Valitusosoituksella luvansaaja voi hakea muutosta lupapäätöksen sisältöön. Valitus osoitetaan työkohteen kunnan perusteella määritettävälle hallinto-oikeudelle. Hallinto-oikeuksia on Suomessa kuusi. Luvansaajalla on 30 päivää aikaa valittaa päätöksestä. Aika alkaa päätöksen tiedoksiantipäivästä, jonka katsotaan olevan seitsemäs päivä päätöksen lähettämispäivästä lukien, ellei muuta osoiteta. Samaan tapaan kuin oikaisuvaatimusohjekin, valitusosoitus on sivun mittainen. Siinä kerrotaan, miten päätöksestä voi valittaa, mitä tietoja ja liitteitä valitukseen vaaditaan ja mihin valitus lähetetään. Hallinto-oikeuden päätös on maksullinen, mutta silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa päätöstä valittajan eduksi, ei maksua peritä. TILU-järjestelmä valitsee automaattisesti työkohteen kunnan mukaan valitusosoituksen, ja se on liitettävissä päätökselle TILU-järjestelmästä vaivattomasti. (Oikeuslaitos, 2020)

Työlupapäätöksen 13. kohta allekirjoitukset, se sisältää päätöksen tehneen lupa-asiantuntijan ja sen ratkaisseiden lupapäällikön nimet. Lisäksi kohdassa on hyväksymisen päivämäärä ja kellonaika sekä tieto siitä, että päätös on allekirjoitettu sähköisesti. Kohdassa viitataan myös lakiin sähköisestä asiainnista viranomaistoiminnassa (13/2003 16 §).

Lupapäätöksen viimeisissä kohdissa listataan liitteet ja ne henkilöt sekä tahot, joille päätös lähetetään tiedoksi. Liitteiksi lupapäätökselle tulee hakemuslomake ja liikenteenohjaussuunnitelmat, silloin kun työ edellyttää liikenteenohjausta. Lisäksi liitteiksi lisätään usein kartta ja kuvia työkohteesta sekä esimerkiksi hakijan laatima työselvitys tai –kuvaus. Vakioliitteisiin kuuluvat myös edellä mainitut valitusosoitus ja oikaisuvaatimusohje. Lupa lähetetään tiedoksi hakijan ilmoittamiin sähköpostiosoitteisiin ja niiden hoitourakoiden henkilöille, joiden alueilla työtä tehdään. Lisäksi päätös lähetetään tiedoksi paikallisten ELY-keskusten aluevastaaville. Päätöksen lähettäminen ja sen toimittaminen laskutukseen onnistuu TILU-järjestelmässä.

6 AINEISTO JA TULOKSET

Opinnäytetyön tavoitteiden saavuttamiseksi tietoa kerättiin monenlaisin metodein sekä työlupa-asiantuntijoilta että asiakkailta. Työlupien erilaisia tyyppejä kartoitettiin tilastoimalla kaikki työluvat noin kuuden kuukauden ajalta Excel –taulukkoon. Tilastoinnissa luvat jaoteltiin erilaisiin luokkiin, joihin työt liittyivät ja lisäksi listattiin, perittiinkö niistä lupamaksu. Työlupia käsittelevät asiantuntijat haastateltiin puolistrukturoidun kysymyspohjan mukaisesti ja työlupien saajille lähetettiin strukturoitu kyselytutkimus. Lisäksi työssä hyödynnettiin ELY-keskuksessa jatkuvasti käytössä olevan asiakastytyväisyyskyselyn vastauksia.

6.1 Työlupien tilastointi

Tilastoinnilla pyrittiin hahmottamaan ne työlupatyypit, joiden käsittelyssä voisi olla potentiaalia kevennettyyn menettelyyn. Lisäksi tavoite oli saada selville, millaisiin lupatyyppeihin työluvat jakaantuvat. Aineisto kerättiin aikavälillä 1.9.2019 – 15.3.2020 saapuneista hakemuksista. Saatuja tuloksia voidaan hyödyntää jatkossa esimerkiksi yleisiä lupatekstejä luotaessa, sillä resurssit kannattaa kohdistaa niihin lupatyyppeihin, joita tehdään määrällisesti paljon. Työlupatilastoinnin Excel –taulukon diaarinumeroita hyödynnettiin Webropol-kyselyn saajien sähköpostiosoitteiden keräämisessä.

Tilastointi tehtiin Excel –taulukkoon (liite 4). Taulukkoon tallennettiin seuraavat tiedot:

- Päätöksen diaarinumero.
- Tieto maksuttomuudesta.
- Työn kuvaus, eli luvan otsikko tai tarvittaessa työn sisältö lyhyesti.
- X-merkillä ilmoitettiin, mihin kaikkiin lupatyyppeihin, kyseinen lupapäätös liittyi.
- Liittyikö työlupaan toteuttamissopimus.
- Mahdollinen erikoisratkaisu, kuten hakemuksen käsittely useana erillisenä lupapäätöksenä.
- Onko kyseinen lupapäätös mukana kyselytutkimuksen saajien joukossa (keltainen solu maksuttomuustiedon ja työn kuvauksen välissä).

Tilastoinnin avulla työlupatyypit luokiteltiin alla oleviin luokkiin:

- Johtoihin liittyvät työt.
- Korjaus tai muutostyöt.
- Purkutyöt.
- Puihin tai puustoon liittyvät työt.
- Tutkimus tai mittaustyöt.
- Liikenneturvallisuuteen liittyvät työt (LITU).

- Muu kuin johtojen sijoittaminen (sijoitettiin muuta kuin johtoja tai niihin liittyviä laitteita, kuten jouluvalot, alikulkukäytävien maalaukset ja muut taiteeseen liittyvät työt).

Lupatilastointiin kertyi yhteensä 614 työlupapäätöstä. Tietojen kerääminen lopetettiin 15.3.2020, kuitenkin kolme viikkoa tämän jälkeen, oli tilastoiduista luvista vielä 10 käsittelemättä. Osa näistä luvista odotti erilaisia lausuntoja ja muutama hakemus oli jäänyt käsittelemättä kiireellisempien hakemusten mentyä käsittelyssä ohi. Tämän vuoksi nämä kymmenen keskeneräistä lupahakemusta jätettiin pois tilastoinnista. Tilastoituja työlupia oli siis lopulta 604. Tilastoinnin tuloksia esitellään kuvassa 14.



Kuva 14. Työlupien jakautuminen erilaisiin luokkiin.

Taulukkoa ja tuloksia tarkasteltaessa on huomioitava, että usein sama lupa kuuluu kahteen tai useampaan eri luokkaan. Esimerkiksi johtoihin liittyvä työ voi sisältää ilmajohdon purkua ja myös muutoksia olemassa olevaan kaapeliverkkoon. Näin ollen tilastoinnissa tällaiselle työluvalle x-merkki asetettiin kolmeen eri sarakkeeseen (johtoihin liittyvä, korjaus/muutos ja purkutyö).

Tilastoinnin tuloksena havaittiin, että 7,2 % työluvista myönnettiin maksuttomina. Tämä vastasi 43 työlupaa tilastoiduista 604 luvasta. Yhteenvetona voi siis todeta, että maksutta myönnetään vuosittain noin 100 työlupapäätöstä. Suurin lupaluokka oli johtoihin, kaapeleihin ja putkiin liittyvät työluvat, näitä oli 402 kappaletta eli 67 % kaikista tilastoiduista luvista. Toinen suuri ryhmä oli erilaiset korjaus- ja muutostyöt. Tällaisia töitä oli 45 % kokonaismäärästä ja lukumäärällisesti 271 kappaletta.

Yllätykseksi tilastoinnissa muodostui purkutöiden suuri määrä, joita oli 177 kappaletta (29 %). Tulevaisuudessa purettavat ilmajohdot alkavat oletettavasti vähentyä, mutta samalla olemassa olevien kaapeleiden korjaus- ja muutostyöt lisääntyvät. Tosin osa tietoliikenteestä siirtyy myös langattomien verkkojen puolelle. Tutkimus- ja mittaustöille työlupia tehtiin 77 kappaletta (13 %). Liikenneturvallisuuteen liittyviä töitä oli 37 kappaletta (6 %) ja taiteeseen tai muuhun kuin johtoihin ja putkiin liittyviä työlupia oli 34 kappaletta eli 6 %. Edelliset kaksi lupatyyppiä korostuvat kesäaikaan ja voidaankin olettaa, että näiden määrä on vuositasolla hieman korkeampi. Puustoon ja puihin liittyviä työlupia oli 18 kappaletta eli 3 % kaikista luvista. Määrä tulee myös oletettavasti pysymään vähäisenä, sillä nykyisin sallitaan tietyin edellytyksin puiden säilytys 6 kuukauden ajan tiealueella.

Tilastointiin valitut luokat osoittautuivat melko kattaviksi, sillä ainoastaan 24 tehtyä työlupaa eivät sopineet mihinkään määritellyyn luokkaan. Näistä kymmenen oli erikoiskuljetuksiin liittyviä työlupia ja kahdeksan kohdistui liikenteen pysäyttämiseen räjäytystyön turvalliseksi suorittamiseksi. Muut luvat, kuusi kappaletta, liittyivät esimerkiksi tiealueen käyttöön rakennustyömaan alueena. Häätätynä tehtyjä työlupia ilmoitettiin tilastointiaikana vain kuusi kappaletta. Tämä jättää epäilyksen, oliko töitä todella näin vähän, vai tehtiinkö niitä ilman lupaa?

6.2 Asiakastyytyväisyys jatkuvan kyselyn mukaan

ELY-keskuksessa on käytössä lupapäätösten yhteydessä luvansaajille toimitettava asiakastyytyväisyyskysely. Lupa lähetetään sähköpostilla ja lupaviestin yhteydessä on linkki asiakastyytyväisyyskyselyyn. Valitettavan harva luvansaajista vastaa kyselyyn, ja vuonna 2019 vastauksia saatiin työlupien osalta 22 kappaletta. Työlupia ratkaistiin vuonna 2019 tarkalleen 1152 kappaletta, joten vastausprosentiksi jäi vain 1,9 %. Alla yhteenvetoa näiden vastausten perusteella. (TILU-järjestelmä, 2020)

Vastausten perusteella valtaosa luvanhakijoista etsi tietoa luvan hakemisesta ELY-keskuksen internetsivuilta ja sai sieltä hakemansa tiedon. Näin ollen sivujen ylläpitoon ja materiaaliin kannattaa jatkossakin panostaa. Siellä voi hyvin ilmoittaa esimerkiksi jonotilanteesta ja muista ajankohtaisista asioista samaan tapaan kuin erikoiskuljetuslupapuolella jo toimitaan. Asiakkailla on mahdollisuus kysyä luvanhakemisesta ja muistakin liikenteeseen liittyvistä asioista liikenteen asiakaspalvelukeskuksesta. Luvan hakemiseen liittyvissä kysymyksissä asiakaspalvelukeskusta oli hyödyntänyt kolme vastaajaa. He olivat saamaansa palveluun erittäin tyytyväisiä, koska palvelu oli nopeaa, ystävällistä ja selkeää. Ainoastaan yksi vastaajista oli yhteydessä suoraan lupa-asiantuntijaan ja koki saamansa palvelun kiitettäväksi. Vastaajia pyydettiin arvioimaan ELY-keskuksen palvelua kokonaisuudessaan. Kokonaisuuteen oltiin todella tyytyväisiä, keskiarvoksi palvelusta saatiin 4.6/5. Heikoimman arvosanan sai sähköisten palveluiden kehitysaste ja kyseinen asia oli myös ainoa kehityskohde, jonka luvansaajat olivat maininneet vapaamuotoisessa palautteessa.

6.3 Kyselytutkimus työluvan saaneille

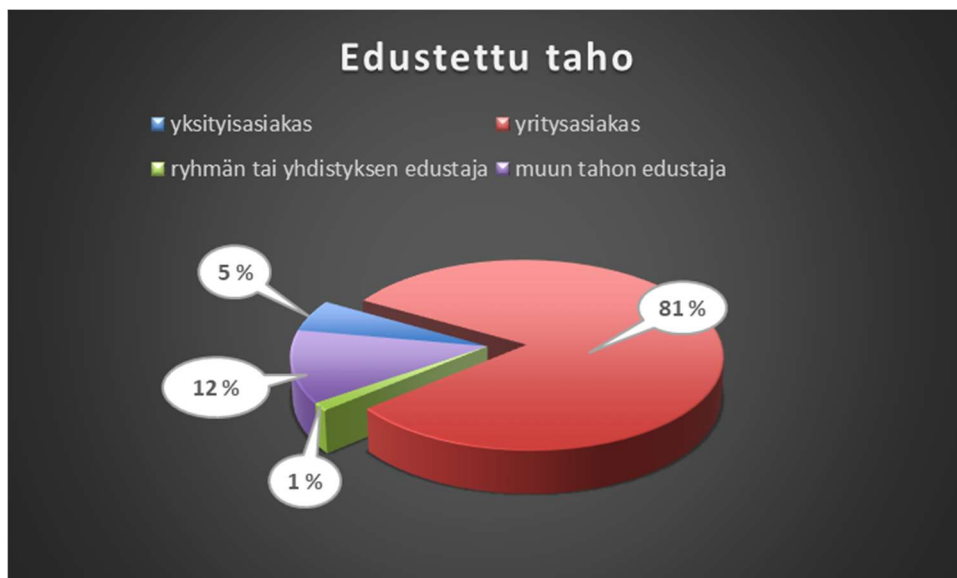
ELY-keskuksen jatkuvan asiakaskyselyn vastausprosentin jäädessä vuosittain alle 5 prosenttiin ja, koska siinä käytetyt kysymykset eivät täysin vastanneet tämän tutkimuksen tarpeita, päädyttiin laatimaan erillinen kysely työluvan saaneille asiakkaille. Tämä erillinen kyselytutkimus koostui 19. erillisestä kysymyksestä. Mukana oli kyllä/ei –valintakysymyksiä, monivalintakohtia ja asteikolla 1 – 5 arvioitavia asioita. Kahteen monivalintakysymykseen oli mahdollista antaa tarkennuksia arvion perusteluksi. Kahdessa kysymyksessä asiakkaan annettua työlupatoiminnan kannalta heikon arvion pyydettiin vastausta perustelemaan tarkemmin. Kyselyn viimeisessä kohdassa vastaajilla oli mahdollisuus kommentoida sekä kyselyä että työlupatoimintaa sanallisesti haluamallaan tavalla.

Kyselytutkimuksen käytännön toteutus tehtiin Webropol-ohjelmalla. Tutkimus lähetettiin 5.3.2020 sähköpostitse kaikille niille, jotka olivat hakenneet työlupaa aikavälillä 28.10.2019 – 1.3.2020. Lupia haettiin tällä ajanjaksolla 398 kappaletta. Kysely (liite 5) lähetettiin 229 luvansaajalle, koska niille, jotka olivat hakeneet ajanjakson sisällä useamman luvan, lähetettiin vain yksi pyyntö kyselyyn osallistumisesta. Myös peruutetut hakemukset, toimimattomat sähköpostit ja kyselyä lähetettäessä keskeneräiset hakemukset karsittiin pois kyselytutkimuksen saajista.

Kyselytutkimukseen osallistui 73 luvan saajaa 229 tutkimukseen sähköpostitse linkin saaneista luvan saajista. Vastausprosentiksi näin ollen muodostui 32 %. Joihinkin kysymyksiin eivät aivan kaikki tutkimukseen osallistuneet vastanneet. Tämä on mainittu niiden kysymysten kohdalla, joita asia koskee.

6.3.1 Taustatiedot ja lupien haku

Ensimmäiseksi kyselytutkimuksessa kysyttiin tahoa, jota vastaaja edustaa. Vastaajista ylivoimaisesti suurin osa eli 81 % (59 kappaletta) ilmoitti olevansa yrityksen edustajia. Loput 19 % vastaajista (14 vastausta) jakautuivat yksityisasiakkaisiin (4 kappaletta), ryhmän tai yhdistyksen edustajiin (1 kappaletta) ja muun tahon edustajiin (9 kappaletta). Muun tahon edustajat koostuivat kahdeksasta kunnan edustajasta sekä yhdestä suunnittelutoimiston edustajasta. Vastaajien edustamien tahojen jakautuminen on esitetty kuvassa 15.



Kuva 15. Vastaajan edustama taho.

Toisena kohtana kyselylomakkeessa kysyttiin, oliko kyse luvansaajan ensimmäisestä työluvasta. Vastaajista 78 % (57 asiakasta) oli hakenut työlupaa jo aiemmin ja 22 % vastaajista (16 vastaajalle) tämä oli ensimmäinen saatu työlupapäätös.

Kyselylomakkeen kolmas kysymys liittyi luvan hakutapaan. Suosituimmaksi hakutavaksi osoittautui sähköinen asiointi. Lupaa haki tällä menetelmällä 84 % eli 61 asiakasta. Toiseksi yleisin hakutapa oli hakulomakkeen täyttö tietokoneella ja sen lähettäminen sähköpostitse, näin menetteli 15 % hakijoista (11 asiakasta). Vain yksi asiakas tulosti hakemuksen, täytti sen käsin ja lähetti sähköpostilla. Kukaan ei lähettänyt työlupahakemustaan postitse. Asiaa on havainnollistettu kuvassa 16.



Kuva 16. Vastaajien erilaisia työluvan hakutapoja.

Neljäs lomakkeen kysymys koski koettua luvan hakemisen helppoutta asteikolla 1-5, jossa arvosana 1 tarkoitti erittäin vaikeaa ja 5 todella helppoa. Vastauksia on havainnollistettu kuvassa 17. Vastaajista 64 % (47 asiakasta) antoi arvosanan 4, suurin osa koki siis luvan haun suhteellisen helpoksi. Arvosanan kolme antoi 21 % eli 15 asiakasta. Asiakkaista 8 % (kuusi vastausta) oli sitä mieltä, että hakeminen oli todella helppoa. Arvosanan 2 luvan hakemisen helppoudesta antoi 7 % vastaajista (viisi vastaajaa). Yksikään luvansaaja ei arvioinut luvan hakemista erittäin vaikeaksi.



Kuva 17. Luvansaajan arvio luvan hakemisen helppoudesta (1= vaikea, 5 = erittäin helppo).

6.3.2 Hakemuksen liitteet ja luvan hyödyllisyys

Kyselylomakkeen viidennessä kohdassa selvitettiin, olivatko asiakkaat kokeneet ongelmia hakemukseen vaadittujen liitteiden kanssa. Kysymyksessä mainittiin esimerkkeinä kartat, työsuunnitelma ja liikenteenohjauskuvat tai vastaavat. Vastaajista 89 % eli 65 asiakasta ei kokenut minkäänlaisia vaikeuksia liitteiden lisäämisessä. Asiakkaista 11 % eli 8 vastaajaa kokivat, että jonkinlaisia ongelmia ilmeni. Mikäli vastaaja ilmoitti ongelmia ilmenneen, häntä pyydettiin tarkentamaan niitä avoimeen tekstikenttään. Tärkeimpänä asiana vastauksissa painottui tarve saada sähköisen asioinnin aloitussivulla tieto lomakkeella myöhemmin vaadittavista liitteistä. Lisäksi haasteeksi koettiin sopivien liikenteenohjaussuunnitelmien valinta, suunnitelmia oli niin paljon, ettei niistä löydetty sopivaa ja yksi vastaaja kaipasi tarkempia ohjeita työsuunnitelman laadintaan.

Eräs vastaajista mainitsi haasteena liikenteenohjaussuunnitelmien PowerPoint –esitysmuodon. Ongelmaksi koettiin se, että lomakkeella vaaditaan aina liikenteenohjaussuunnitelma ja muut liitteet, vaikka tehtävä työ ei edellyttäisi liikenteenohjaussuunnitelmaa tai esimerkiksi useita erilaisia karttoja. Esimerkiksi näin asiaa oli kommentoissa yksi vastaaja kuvannut:

”Liitteinä on sähköisessä palvelussa sellaisia, joita ei ollut aikaisemmin. Ehkä voisi harkita, että ovatko kaikki liitteet täysin pakollisia, koska nyt ei päässyt luvan kanssa eteenpäin ja piti tekemällä tehdä joitain liitteitä, mikä eivät olleet oleellisia työn kannalta.”

Kuudentena kohtana tiedusteltiin työluvan konkreettista hyödyllisyyttä luvansaajille, esimerkkinä mainittiin luvasta löytyvät ohjeet työn suorittamiseen. Vastaajista 61 eli 85 % koki päätöksestä olevan konkreettista hyötyä. Vastaajista 15 % eli 11 vastaajaa näki päätöksen hyödyttömänä, tai jäi kaipaamaan jotain oleellista tietoa. Yksi vastaaja oli jättänyt vastaamatta tähän kysymykseen. Kohdassa pyydettiin myös kertomaan sanallisesti joko luvan hyötyjä tai mitä tietoa jäi kaipaamaan.

Vastaajista 28 halusi kertoa tarkemmin työlupapäätöksen hyödyistä. Valtaosa piti tärkeimpinä hyötyinä päätöksessä olevia toimintaohjeita työn suorittamiseksi, ohjeita liikenteenohjauksesta sekä liikenteen pysäyttämisestä. Tärkeäksi koettiin myös työaika- ja keliolosuhterajoitukset sekä ohjeet koskien työmaan turvallisuutta. Lisäksi hyötynä nähtiin ELY-keskuksen yhteyshenkilöiden yhteystietojen saaminen luvassa. Tässä yksi esimerkki kommentteista: *”Kokonaisuudessa hyvä tietopaketti työryhmälle kentälle”*. Vain kolme vastaajaa kirjasi kyselyyn tarkempia tietoja kielteisestä kannastaan. Yksi vastaaja piti lupapäätöstä aivan liian raskaana tietomäärältään, ja kaipasi kohdekohtaisempaa lupapäätöstä ja ohjeistusta. Seuraavassa vastauksessa pidettiin lupaa yleisesti tarpeettomana. Viimeisessä kielteisessä vastauksessa kiiteltiin luvan sisältämää tietoa, mutta pidettiin luvalla määrättyjä velvoitteita kohtuuttomina.

6.3.3 Lupavaatimus ja näkemykset lupamaksusta

Kyselyn seitsemännessä kohdassa selvitettiin, tiesivätkö hakijat ennen luvan hakemista, että maantiealueella tehtävälle työlle vaaditaan lupa ELY-keskukselta. Lähes kaikki hakijat, eli 96 % (70 vastaajaa), tiesivät tämän asian. Osittain korkea tietämys asiasta selittyy sillä, että vain 16 tähän tutkimukseen vastanneista luvansaajasta oli hakenut työlupaa ensimmäistä kertaa. Kolmella vastaajalla (4 %) ei tietoa lupatarpeesta ollut, vaan vaatimus tuli ilmi asian selvityksen yhteydessä.

Kahdeksas lomakkeen kysymys kohdistui lupamaksuun. Vastaajilta tiedusteltiin heidän näkemystään lupamaksun suuruudesta (200 euroa), asteikolla 1-5, jossa 1 oli aivan liian edullinen ja 5 oli aivan liian kallis. Suurin osa luvansaaneista piti hintaa kohtuullisena ja vastasi asteikolla arvon 3. Näitä vastauksia tuli 64 % (47 vastausta). Vastaajista noin neljäsosa (20 vastausta) antoi arvon 4, joten he pitivät lupamaksua kalliina. Luvansaajista neljä kokivat lupamaksun aivan liian kalliina ja vastasivat arvon 5. Kaksi vastaajista pitivät lupamaksua edullisena ja kukaan vastaajista ei kokenut sitä liian edulliseksi. Yhdessä kyselyn lopussa olleessa kommentissa pidettiin

lupamaksua kohtuullisena, lisäksi vastaaja pohti, voisiko toiminnan rahoittaa verovaroin. Lupamaksun kohtuullisuutta on selvennetty kuvassa 18.



Kuva 18. Vastaajien arvio lupamaksun kohtuullisuudesta.

Myös kysymys yhdeksän liittyi lupamaksuun ja sen suuruuteen (kuva 19). Siinä selvitettiin vastaajien kantaa lupamaksun porrastamisesta työn laajuuden mukaan. Asiaan suhtauduttiin ennakko-odotuksia myönteisemmin ja maksun porrastusta kannatti 71 % vastanneista (52 vastausta). Kaikissa työluvista yhtenäisenä lupamaksun pitäisi alle kolmannes vastaajista (21 vastaajaa).

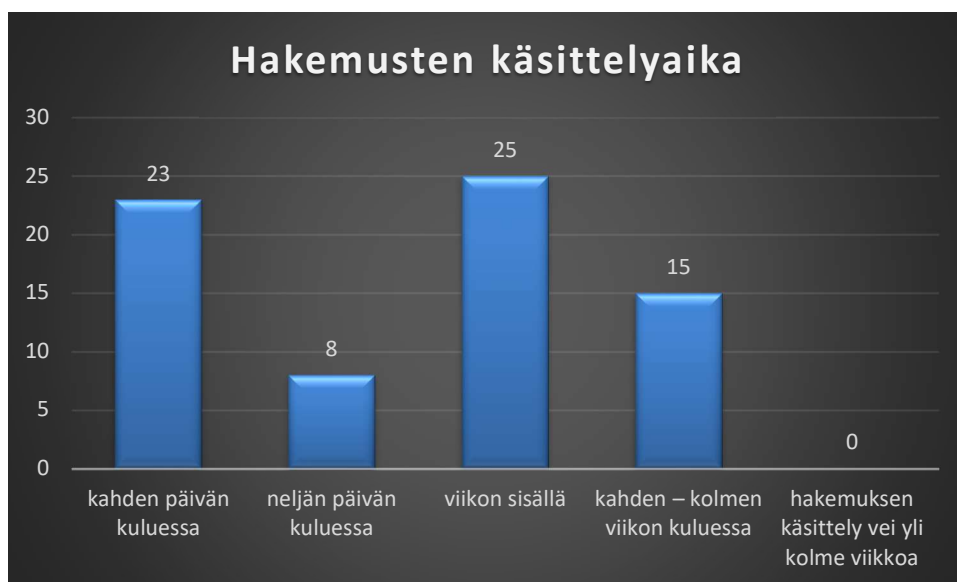


Kuva 19. Vastaajien mielipide lupamaksun porrastamiseen.

6.3.4 Lupapäätöksen käsittelyaika

Kyselylomakkeen kysymyksessä kymmenen selvitettiin lupahakemuksen käsittelyn nopeutta. Vastaajista kaksi oli jättänyt vastaamatta tähän kysymykseen. Luvan saanti nopeus vaihteli kahden päivän ja kolmen viikon välillä, mutta kaikki vastaajat saivat lupapäätöksen viimeistään kolmessa viikossa. Lähes 80 % (56 vastaajaa) hakemuksista ratkaistiin viikon sisällä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty tarkemmin, kuinka käsittelyaika jakaantui. Kyselytutkimuksen otantaan ei ilmeisesti osunut maastolausunnon vaatineita hakemuksia, koska yli kolmen viikon käsittelyä vaatineita hakemuksia oli 0 %. Maastolausuntojen saaminen kestää lähes aina vähintään kaksi viikkoa, lisäksi aikaa kuluu hakemuksen ollessa jonossa sekä varsinaiseen luvan tekemiseen. Käsittelyaikojen jakautumisesta laadittiin kuva 20.



Kuva 20. Vastaajien ilmoitus hakemuksen käsittelyajasta.

Tutkimuksen 11. kysymys liittyi myös hakemusten käsittelynopeuteen. Siinä pyydettiin vastaajia arvioimaan, miten nopeaksi he kokivat luvan saamisen. Nopeutta pyydettiin arvioimaan asteikolla 1-5, jossa 1 tarkoitti, että päätöstä joutui odottamaan kauan ja 5, että päätöksen sai odotettua nopeammin. Tähänkin kysymykseen kaksi tutkimukseen osallistuneista jätti vastaamatta. Arvion 4 (26 vastaajaa) tai arvion 5 (23 vastaajaa) antoi yhteensä 69 % vastaajista. Arvosanan 3 antoi alle kolmasosa vastaajista (21 vastaajaa). Vastausten keskiarvo oli 4,0, joten tämän perusteella voidaan todeta, että käsittelyaikoihin ollaan hyvinkin tyytyväisiä tällä hetkellä. Vain yksi vastaaja oli joutunut odottamaan päätöstään, koska antoi arvosanan 2. Huonointa arvosanaa 1, ei antanut kukaan. Vastaajia pyydettiin lisäksi kertomaan, mikä olisi hyväksyttävissä oleva käsittelyaika, jos se oli koettu liian pitkäksi (arvio 1 tai 2). Tätä kohtaa kommentoi viisi vastaajaa, vaikkakin osa heistä oli ollut tyytyväinen käsittelyaikaan. Useampien vastaajien mukaan hakemuksen käsittely saisi kestää enintään viikon. Yksi vastaajista kommentoi näin:

”Valtion virastoksi olen todella tyytyväinen, jos se pysyisi tuossa kahdessa päivässä”.

6.3.5 Liikenteenohjaussuunnitelma ja päätöksen selkeys

Tutkimuslomakkeen kohdassa 12 kysyttiin luvan saaneilta, löysivätkö he sopivan liikenteenohjaussuunnitelman ELY-keskuksen sivuilta tai hakemuslomakkeen yhteydestä? Yli puolet vastaajista (55 % tai 40 vastaajaa) vastasi tähän kyllä. Kielteisen vastauksen antoi 6 vastaajaa ja 8 ilmoitti, ettei tehtävä työ vaatinut liikenteenohjaussuunnitelmaa. Odottamattoman suuri osa, noin viidesosa luvan hakijoista (15 hakijaa) laati liikenteenohjaussuunnitelman itse. Neljä vastaajista käytti suunnitelman laatimiseen muuta tahoja. Kuva 21 on laadittu edellä mainituista tavoista hankkia liikenteenohjaussuunnitelma.



Kuva 21. Hakijoiden keinoja löytää sopiva liikenteenohjaussuunnitelma.

Kysymyksessä 13 pyrittiin selvittämään hakijoiden kantaa siihen, kuinka selkeänä he pitivät saamaansa työ lupapäätöstä asteikolla 1-5. Arvo 1 tarkoitti erittäin epäselvää ja arvio 5 selkeää ja loogista lupapäätöstä. Päätöksen selkeyteen oltiin pääasiassa tyytyväisiä ja 75 % arvioista kohdistuivat neljään tai viiteen. Loput vastaajista arvioivat päätöksen selkeyden 3 tai 2 arvoiseksi. Vain 7 % vastaajista (5 vastausta) koki päätöksen epäselväksi arvolla kaksi. Kenenkään mielestä päätös ei ollut erittäin epäselvä. Päätöksen selkeyttä on tarkennettu kuvassa 22. Luvan saaneita pyydettiin tarkentamaan kantaansa siihen, mikä päätöksessä on epäselvää tai vaikealukuista, jos he olivat antaneet arvionsa yhden tai kahden välillä. Kuusi vastaajaa kertoi sanallisen mielipiteensä asiaan. Neljä heistä oli sitä mieltä, että lupapäätös oli liian pitkä ja sisälsi liikaa tekstiä sekä ehtoja. Yksi vastanneista piti liikenteenohjaajan ja liikenteenohjauksesta vastaavan henkilön eroja asiana, jota pitäisi päätöksessä selventää. Yhdelle vastaajista päätöksen selkeys, sen ohjaavuus sekä mahdollisuus kysyä lisää tuotti iloa.



Kuva 22. Asiakkaiden näkemys lupapäätöksen selkeydestä.

6.3.6 Laajempi tietoperusta ja viiteohjeiden tuntemus

Kyselyn 14. kohta selvitti asiakkaiden kantaa siitä, pitäisikö työkohteeseen liittyviä ehtoja korostaa päätöksessä nykyistä enemmän. Vastaajista 71 % (51 vastaajaa) oli sitä mieltä, että työkohteeseen liittyviä ehtoja ei tarvitse korostaa nykyistä enempää. Vastaavasti 29 % eli 21 vastaajaa kannatti työkohteekohtaisten ehtojen korostusta päätöksessä nykyistä enemmän. Tutkimukseen osallistuneista yksi jätti vastaamatta tähän kysymykseen.

Kyselylomakkeen 15. kysymys selvitti luvan saaneiden mielipidettä siitä, pitäisikö lupapäätöksessä olla enemmän tietoa riskien minimoinnista ja esimerkiksi henkilökohtaisista suojavarusteista. Vastaajista 86 % (63 vastaajaa) eli valtaosa ei kannattanut tiedon lisäämistä päätökseen liittyen riskeihin. Luvan saaneista 14 % eli 10 vastaajaa piti tarpeellisena kyseisten tietojen laajempaa käsittelyä päätöksessä.

Kyselytutkimukseen kysymykseen 16 saatiin kaikkein yhtenäisin mielipide verraten tutkimuksen muihin kysymyksiin. Kysymyksenä oli, pitäisikö päätökseen lisätä enemmän laki- ja asetustason tietoa. 93 % vastaajista eli 67 vastaajaa eivät kaivanneet lisää näitä tietoja. Vain 7 % eli viisi vastaajaa näki lainsäädäntötiedon lisäämisen päätöksessä tarpeelliseksi. Kysymykseen 16 vastasi 72 vastaajaa eli yksi vastaus puuttui.

Seuraavassa kysymyksessä eli kohdassa 17 selvitettiin, kuinka hyvin luvan saajat tuntevat Väyläviraston ohjeet, joihin työlupapäätöksessäänkin viitataan. Asiaa pyydettiin arvioimaan asteikolla 1-5, jossa arvio 1 tarkoitti, että ohjeisiin ei ole tutustuttu ja arvio 5, että ne on luettu huolella läpi. Tähän kysymykseen vastasi vain 63 luvan saanutta, joten kymmenen jätti vastamatta. Syitä vähäiseen vastaajamäärään on pohdittu luvussa 7. Valtaosalla

luvan saaneista oli jonkin verran tuntemusta Väyläviraston ohjeista. Arvioon 3 tai 4 päätyi suurin osa kyselyyn vastanneista, yhteensä 70 % vastaajista (44 luvansaajaa). 11 % vastauksista (seitsemän vastaajaa) ilmoitti lukeensa ohjeet huolella läpi. Hieman alle joka viides vastaajista (11 vastaajaa) totesivat että, heillä ei juurikaan ollut tietämystä Väyläviraston ohjeista ja yksi vastaaja myönsi, ettei ole niihin tutustunutkaan.

6.3.7 Perehtyminen päätökseen ja sen saatavuus työkohteessa

Kysymys 18 tiedusteli sitä, kuinka huolellisesti lupapäätös luettiin. Yli puolet luvansaajista (37 vastaajaa) luki päätöksen huolellisesti läpi. Kaksitoista vastaajaa luki sen lähes kokonaan, mutta hieman alle kolmasosa luki päätöksestä vain pääkohdat/korostukset. Yksi luvansaaja ilmoitti, ettei lue lupaa vaan ainoastaan vilkaisi sitä. Kaikki kuitenkin avasivat lupapäätöksen. Kuva 23 havainnollistaa lupapäätöksen lukemisen tarkkuutta.



Kuva 23. Lupapäätöksen lukeminen.

Työluvassa vaaditaan, että työ lupa on oltava työmaalla henkilöstön käytävissä joko paperiversiona tai sähköisesti. Tämän vaatimuksen toteutumista selvitettiin kysymyksessä 19. Vastaajia pyydettiin arvioimaan asteikolla 1-5, kuinka helposti asiakirja on työmaahenkilöstön saatavissa. Arvo yksi tarkoitti, että lupa ei ollut käytävissä ja arvo 5, että se oli koko ajan saatavilla. Luvansaajista yli puolet eli 42 vastaajaa (57 %) oli varmistanut työluvansa olevan työmaalla saatavissa. Arvion 4 antoi 25 % eli 18 vastaajaa ja arvion 3 päätyi 11 % eli 8 vastaajaa. 7 % eli viisi luvansaajista antoi arvion 2 ja myönsivät puutteita olevan luvan päätymisessä työmaan käyttöön. Jollakin tapaa luvan tiedot olivat työmaiden käytössä, sillä kukaan ei antanut arviota yksi.

6.3.8 Avoimet kommentit ja kehitysideat

Kyselylomakkeen viimeinen kysymys 20 antoi vastaajille mahdollisuuden kommentoida vapaasti kyselyä ja esittää kehitysideoita työluputoimintaan. Tähän kohtaan vastauksia saatiin 28 kappaletta. Avoimet vastaukset liittyivät muutamiiin eri teemoihin. Eniten asiakkaat kommentoivat sähköistä asiointia, tämä oli oletettua, sillä se oli otettu vasta hiljattain käyttöön. Kymmenen vastaajaa otti kantaa sähköiseen asiointiin. Sitä keuhuttiin nopeaksi ja helpoksi luvan hakutavaksi, mutta luvansaajilta saatiin myös paljon kehitysideoita. Kahdessa kommentissa kiiteltiin mahdollisuutta valita tieosoitejärjestelmän mukainen työkohde suoraan hakemukselle.

”Uusi sähköinen asiointi on edellistä versiota selkeämpää. Nopeuttaa huomattavasti hakemista kun saa klikkailla kartasta työkohteen sijainnin, eikä tarvitse kirjoittaa maantieteellisiä osoitteita erikseen.”

Osa vastauksista kohdistui sähköisen asioinnin ongelmakohtiin, jotka ovat jo tiedostettuja. Näihin on tulossa korjauksia, kunhan ensin sähköinen asiointi saadaan käyttöön kaikissa lupatyypeissä. Muutama luvansaaja toivoi mahdollisuutta tallentaa perustiedot hakemusjärjestelmään, jotta seuraavalla kerralla lupaa hakiessa olisi pohja jo valmiina. Sähköinen asiointi vaatii tällä hetkellä lisäämään sellaisia liitteitä, joita ei välttämättä tarvita, tähän toivottiin muutosta. Yksi vastaaja koki vaikeana löytää sivusto, jossa työ lupaa voi hakea. Yhtenä kehityskohtana esitettiin, että sähköisen asioinnin kirjautumisen yhteydessä näytettäisiin, listaus vaadittavista tiedoista ja liitteistä, joita tarvitaan lupahakemusta täytettäessä. Vastaava menetelmä on käytössä myös Ruotsissa.

”Kun aloitetaan hakemaan lupaa olisi hyvä olla lista tarvittavista tiedoista jotta menee kerralla maaliin! Tarkoitin karttatietoja, kuvia, osoitteita, kiinteistönumeroita, y-tunnuksia jne.”

Lupapäätöksen käsittely- ja voimassaoloaika kommentoitiin myös paljon. Useissa vastauksissa kiiteltiin nopeaa käsittelyaika ja todettiin sen nopeutuneen viimeisten vuosien aikana. Kahdessa vastauksessa toivottiin kiireellisiin töihin luvansaantia samana päivänä. Jos työ luokitellaan hätätyöksi, luvan voi saada lähes välittömästi. Epäselväksi jäi, oliko näissä tapauksissa kyse hätätöistä ja tunsivatko luvansaajat mahdollisuuden saada hätätyölupia. Yksi asiakas myös kiitteli, että on voinut aloittaa työt usein hätätyöllä. Yhtenä kehitysideana luvansaaja vaati työluvan voimassaoloajan pidentämistä kahteen vuoteen, sillä luvansaaja koki, että laajoja ilmajohtojen purkutöitä ei saada valmiiksi nykyisten voimassaoloaikojen puitteissa. Asiakas myös tiesi lisäajan hakemisen mahdollisuuden, mutta sitä ei koettu riittäväksi. Työluvan hinta huomioiden asiakkaan tulisi miettiä, kuinka laajalle alueelle hakee luvan kerrallaan, jotta saa työn suoritettua luvan voimassaoloajan puitteissa.

”Puhelimitse saatu neuvonta ja joustava käsittely pelasti koko hankkeen”.

Muutama vastaus liittyi asiakastyytyväisyyteen ja työ lupatoimintaa keuhuttiin pääsääntöisesti erinomaiseksi ja asiakaslähtöiseksi. Liikenteenohjaussuunnitelman lisäystä päätöksen liitteeksi myös kiiteltiin yhdessä vastauksessa. Kolmessa vastauksessa kehoitettiin pohtimaan kevennettyä lupamenettelyä töihin, jotka sijoittuvat vähäliikenteisille teille, tapahtuvat ajoratojen ulkopuolella tai kun tehdään työtä, joka ei edellytä kaivuutöitä eikä sijoitu ajoradalle.

Lupapäätöksessä olevat ilmoitusehdot saivat osakseen kritiikkiä muutamalta vastaajalta. Ilmoitusvaatimusta Tieliikennekeskukseen viisi päivää ennen työn aloitusta, pidettiin kohtuuttomana varsinkin pienissä töissä. Sen katsottiin myös pidentävän luvan voimassaolotarvetta turhaan. Päätöksiin kaivattiin myös muutosta työkohdekohtaisen ohjeistuksen suuntaan ja samalla toivottiin vähemmän vakiofraaseja. Yksi vastaaja koki haasteena sen, että lupaan voi lisätä vain yhden yhteyshenkilön. Tämä ongelma olisi helposti ratkaistavissa, jos hakija olisi tiennyt mahdollisuudesta lähettää lupa tiedoksi kaikille, jotka sitä voivat tarvita.

6.4 Lupa-asiantuntijoiden näkemyksiä

Tutkimuksen tärkeänä tavoitteena oli parantaa käsittelyyn ohjattujen resurssien käyttöä ja helpottaa lupa-asiantuntijoiden työtä rutiininomaisissa lupakäsittelytehtävissä. Nykytilanteen haasteita ja mahdollisia ratkaisukeinoja etsittiin haastatteleamalla kaikki säännöllisesti työ lupapäätöksiä tekevät lupa-asiantuntijat. Tämän lisäksi haastattelu suoritettiin myös konsultille, joka valmistele työ lupapäätöksiä. Haastattelut suoritettiin tapaamisessa haastateltavan kanssa tai käyttämällä Skype-yhteyttä. Lupa-asiantuntijoille ja työ lupapäätöksiä esikäsittelleälle konsultille laadittiin yhdeksän puolistrukturoitua haastattelukysymystä, joihin haastateltavat vastasivat. Kysymykset käsittelivät työ lupatoiminnan hyviä ja huonoja puolia, niin TILU-järjestelmän osalta, kuin toiminnan kannalta yleisestikin. Työ lupatoiminnan kehittämiseksi kysymyksissä tiedusteltiin ideoita toiminnan uudistamiseen ja pyydettiin mainitsemaan suurimpia haasteita, joita työssä nykytilanteessa on. Erikseen kysyttiin mielipidettä mahdollisen ilmoitusmenettelyn käyttöönotosta ja sähköisen asionnin käyttöönoton yhteydessä ilmenneistä positiivisista ja negatiivisista asioista.

Tulosten luotettavuuden varmistamiseksi kaikki haastattelut äänitettiin ja kirjoitettiin tekstimuotoon haastattelun jälkeen eli litteroitiin. Neljästä haastattelusta kertyi yhteensä noin 2h 50 minuuttia äänitettyä materiaalia. Litteroinnin tuloksena materiaalia oli helpompi käsitellä ja palata siihen myöhemmin. Samalla varmistettiin haastattelussa kerätyn tiedon muuttu-

mattomuus. Saadusta aineistosta asioita luokiteltiin eri teemojen alle ja tämän perusteella koottiin yhteenvetoa eri aihepiireistä. Haastattelujen antia hyödynnettiin kehitysehdotuksien laatimisessa sekä tulevaisuusvisiossa.

6.4.1 TILU-järjestelmä ja sähköinen asiointi

TILU-järjestelmään oltiin lupa-asiantuntijoiden haastattelujen perusteella hyvin tyytyväisiä. Toimintavarmuus mainittiin erinomaiseksi ja positiivisena nähtiin mahdollisuus vaikuttaa järjestelmän kehittämiseen. TILU-järjestelmä tallentaa muistiin käsittelyvaiheet, aiheeseen liittyvät sähköpostit sekä niiden tekijät. Toiminto auttaa tilanteessa, jossa jo tehtyihin lupiin palataan jälkikäteen, tätä pidettiin hyvänä ominaisuutena. TILU-järjestelmää pidettiin helppona käyttää ja siinä mainittiin olevan useita käyttöä helpottavia toimintoja, kuten päätöksen lähettäminen suoraan järjestelmästä ja lausuntopyyntö -toiminto. Merkittävänä päätösten tekoa helpottavana tekijänä pidettiin myös TILU-järjestelmässä olevia vakiotekstejä ja järjestelmän automaattisesti muodostamaa luparunkoa. TILU-järjestelmä mahdollistaa myös hyvin yhtenäiset päätökset asiakkaille käsitteijästä riippumatta, tämä todettiin vahvuudeksi. Heikkoutena mainittiin TILU-järjestelmässä olevat vanhentuneet pudotusvalikkojen vakilausekkeet, joita ei tällä hetkellä käytetä. Toinen ongelma oli vakiotekstit, joita ei pääse muokkaamaan.

Nopeudesta sähköinen asiointi sai kiitosta. Asiakkaan lähettäessä hakemus saapuu muutamassa minuutissa käsittelyjonoon, eikä ylimääräisiä viiveitä synny. Vaadittavien liitteiden osalta sähköisen asiointin todettiin vaativan vielä kehitystä, nyt kaikki liitteet pyydetään aina, oli niille tarvetta tai ei. Lisäksi asiakas voi lisätä saman liitteen monta kertaa ja näin kiertää vaatimuksen.

”Se on ihan sama, laittaa sen sinne kuvan vaikka kahvikupista, niin siel voi lukee liikenteenohjaussuunnitelma. Niin se on mun mielestä vähän heikko ja sitten justinsa useimmissa hakemuksissa tulee joku liite tuplana tai triplana, jotta ne vaan pystyy täyttää ne kohdat, mitkä siin on ilmeisesti pakko täyttää, neljä liitettä.”

Asiakkaille oli ollut välillä epäselvää, mitä eroa on sähköisellä asiointilla ja sähköisellä hakemuslomakkeella, myös kirjautumisessa sähköiseen asiointiin oli ollut ongelmia. Sähköisen asiointin kenttiin toivottiin myös selkeämpiä paikkoja hakijalle, yhteyshenkilölle ja muille lupaan liittyville henkilöille erehtymisien välttämiseksi. Nykytilanteessa kenttien tekstit saattoivat mennä väärin, kun asiakas ei ymmärtänyt mitä tietoa mihinkin kenttään haluttiin. Lupa-asiantuntijat eivät ole välttämättä koskaan nähneet miltä sähköinen asiointi näyttää asiakkaan silmin.

”Tuli soittopyyntö jostain ja... Ne rupes täyttelee sitä hakemusta ja ne rupes multa kyselee et mitä tähän laitetaan. Et mulla oli tietysti vähän hankalaa kun enhän mä ole koskaan hakenut työlupaa varsinkaan tolla sähkösellä niin, se oli sit vähän vaikee...sit vaan puhelimesta selvitettiin.”

Sähköisestä asioinnin kautta osa asiakkaan kirjoittamista teksteistä siirtyy suoraan TILU-järjestelmään. Ominaisuus on periaatteessa kätevä, mutta entä sitten kun asiakkaan teksti ei ole ”päätöskelpoista”, lisäksi TILU-järjestelmään siirtyy tietoja, jotka eivät ole tarpeen, kuten muu toimenpide –teksti. Asiakas voi itse katsoa sähköistä asiointia käyttäessään työkohteen tieosoitteet, tämä on kätevä toiminto, mutta niissä on myös melko paljon epätarkkuutta asiakkaiden jäljiltä. Sähköisen asioinnin lomake sai kritiikkiä siitä, että tehtävän työn kuvaus on lomakkeella vasta todella myöhään, olisi mielekkäämpää, jos tieto olisi heti lomakkeen alussa.

6.4.2 Ideoita muista lupatyypeistä

Tärkeimmäksi kehityskohteeksi koettiin, että asiakkaat saisivat mahdollisimman yhtenäisiä lupia. Tämän toteuttamiseksi ja perehdyttämisen helpottamiseksi ehdotettiin lupalausekkeiden koontia työlupatiimin yhteiseen tekstitiedostoon, toteutuksen voisi tehdä jo osittain olemassa olevien tiedostojen pohjalta. Perehdytykseen ehdotettiin myös erillisen ohjeen laatimista. Haastatteluissa ilmeni myös, että työlupatoimintaan saataisiin helpotusta ja tehostusta, mikäli asiakkaiden lähettämien hakemusten laatua saataisiin parannettua. Lisäksi mainittiin, että työlupatiimillä pitäisi olla oikeus myöntää lupa tien sulkemiseen, sillä nykytilanteessa sulkeminen vaatii erillisen luvan toisaalta. Linjauksia pieniin asioihin kaivattiin lisää.

”Niin semmonen tietty sekotusviikot vois olla aika hauska juttu. Sillon kun on vähän rauhallisempaa aikaa niin perehtyis toiseen lupatyyppiin.”

Useamman eri lupatyypin teon hallinnan katsottiin myös tuovan laajempaa näkökulmaa ja harkintaa työlupien käsittelyyn. Työtilanteen ollessa rauhallinen, ehdotettiin mahdollisuutta perehtyä muihin lupatyyppeihin ja niiden käsittelyperiaatteisiin mentorointi –tyyppisesti, tätä kautta voisi myös löytyä uusia käyttökelpoisia lupalausekkeitä työlupiin. Haastatellut kokivat, että työluvista oli myös viety hyviä toimintamalleja muihin lupatyyppeihin. TILU-järjestelmää toivottiin kehitettävän niin, että työskentely yli lupatyyppeiden olisi helpompaa. Nykytilanteessa järjestelmän täytettävät kentät saattavat sijoittua päätöksessä hyvinkin vaihteleviin kohtiin eri lupatyypeissä.

6.4.3 Työmäärän suhde lupamaksuun ja porrastus

Kysymysasettelussa todettiin, että työluvut myönnetään lain mukaan alennetulla omavastuuosuudella, eli lupatulojen ei tarvitse kattaa toiminnasta

syntyviä kuluja. Kokonaisuutena haastatellut pitivät nykyistä 200 euron lupamaksua kohtuullisena ja asianmukaisena. Maksu nähtiin suurena yksityishenkilöille ja silloin kun kyseessä on joku pieni ja nopea työ esimerkiksi kaapeleiden kytkentämuutos olemassa olevassa kaivossa. Lisäksi työtehtävissä, jossa ei edellytetty liikenteenohjausta ja työ tapahtui ajoratojen ulkopuolella, luvan hinta tuntui korkealta.

Laajoille töille lupamaksu on todella edullinen. Lupamaksu on myös sama riippumatta siitä, kuinka paljon luvan myöntämiseksi tehdään töitä. Parhaimmillaan lupa voi olla valmis alle tunnissa, mutta toisinaan se voi viedä useita työpäiviä. Haastatellut huomauttivat myös, että lupamaksun hinta on kokonaisuudessa todella pieni silloin, kun liikennejärjestelyt ovat laajat tai työssä on muutoin suuria kustannuksia aiheuttavia tehtäviä. Lupamaksun poistamisella ei ollut kannatusta, koska sillä nähtiin olevan myös vaikutusta tarpeettomien hakemusten karsimisessa. Lupamaksua ei myöskään toivottu laskettavan nykyisestä 200 eurosta alaspäin. Yksi haastatelluista mainitsi, että maksujen mahdolliset muutokset pitäisi pohjata todellisiin kuluihin, esimerkiksi huomioiden henkilöstö, järjestelmät, hallinto, tilat sekä maastossa tapahtuvan toiminnan kulut.

Lupamaksun mahdollinen porrastaminen sai varovaista kannatusta. Suurimmaksi haasteeksi sille nähtiin porrastuksen määrittelyn vaikeus. Porrastamista pidettiin reiluna myös asiakkaiden yhdenmukaisen kohtelun kannalta, koska nyt samalla hinnalla saa luvan muutaman minuutin pienelle työlle kuin myös laajalle jopa yli vuoden mittaiselle hankkeelle.

”...on joku yksityisen, sanotaan liittymän kevyet parannustyöt. Ja sitten taas on jonkun raidejokerin työmaan liikennejärjestelyt, jotka muuttuu vielä ajan saatossa, niin eihän ne oo työmäärältään millään tavalla verrannollisia toisiinsa.”

6.4.4 Kevennetty menettely

Haastateltavat vastasivat, näkevätkö he potentiaalia keventää työ lupia pistemäisissä työkohteissa ja pitävätkö he ilmoitusmenettelyä hyvänä ratkaisuna. Luvassa edellytetyt toimenpiteet kuten liikenteenohjausjärjestelyt ja turvallisuuskoordinaattorin määrittäminen sekä erilaiset ilmoitukset tuntuivat haastateltavien mielestä todella laajoilta ja vaativilta, jos kyseessä on pieni ja nopea työ. Yksi haastateltavista mainitsi, että välillä tuntuu, että fiksuinta olisi ollut, jos hakija olisi jättänyt luvan hakematta. Toisaalta samainen haastateltava totesi, että liikennejärjestelyt ovat oikeastaan tärkein asia työluvuissa ja vaatimus niiden järjestämisestä ei poistuisi, vaikka lupamenettelyä kevennettäisiin. Yleisesti pistemäisten ja ajoradan ulkopuolella tehtävien töiden luvansaantia oltiin valmiita keventämään.

Ilmoitusmenettelyyn tai luvansaannin keventämiseen muulla tavoin oltiin valmiita, jos työ sijoittuu ajoradan ulkopuolelle, eikä edellytä suuria liikennejärjestelyitä. Lisäksi kevennetyn menettelyn saamiseksi vaadittiin, että

työssä ei kaiveta eikä porata maantiealueella koneellisesti. Haastatellut korostivat myös tarkkaa linjausta siihen, millaisissa töissä kevennetty menettely olisi mahdollista, jos se päädytään toteuttamaan. Rajausta ehdotettiin myös tehtäväksi sen mukaan, paljonko tiellä on liikennettä. Ilmoitusmenettelyn kautta, nähtiin mahdollisena vähentää luvattomasti tehtäviä töitä. Kevennyksellä nähtiin olevan positiivisia seurauksia asiakkaiden lisäksi lupien käsittelyyn, koska ilmoitusmenettely todennäköisesti vähentäisi hakemuksia. Ilmoitusmenettelyä ei kuitenkaan pidetty erityisen hyvänä ratkaisuna, koska sekin vaatii ilmoituksen tarkastamisen ja johto- ja kaapelipuolella kyseinen toimintatapa on todettu melko kankeaksi. Haastateltavat kannattivat enemmän kevennettyä lupaa, joka tehtäisiin TILU-järjestelmällä. Päätös syntyisi nopeasti, kun siinä käytettäisiin yhdessä sovittuja vakiolausekkeita.

”Ehkä ois just joku kevennetty lupa, just joka olis vähän halvempi missä käytettäis lähes kokonaan jotain vakiolauseita.”

6.4.5 Työluvan ja toteuttamissopimuksen samanaikainen haku

Nykytilanteessa laajempiin hankkeisiin, joissa tehdään paikallisen ELY-keskuksen kanssa toteuttamissopimus, asiakas joutuu vielä erikseen hakemaan työluvan. Haastatettavilta kysyttiin, kannattavatko he, että paikallinen ELY-keskus hakisi työluvan asiakkaan puolesta ja liittäisi sen toteuttamissopimukseen. Idea piti kannatettavana kolme neljästä haastatellusta, vastauksissa nousi esiin muun muassa yhden luukun –periaate, joka tällä tavoin toteutuisi nykyistä paremmin. Tosin paikallisten ELY-keskusten halukkuus, lähteä toimimaan tällä tavoin, herätti epäilyksiä.

”Jos nyt miettii asiakkaan näkökulmasta, niin tuntuu varmaan vähän turhautavalta sopia ensin Uudenmaan ELYn kanssa asiasta ja sitten hakea lupa Pirkanmaan ELY-keskukselta... Ehkä tässäkin vois toimia sellainen yhden luukun periaate...”

Työluvan rajoitettu voimassaoloaika ja työluvasta perittävä maksu todettiin haasteiksi, joiden ratkaiseminen olisi tarpeen ennen menettelyn käyttöönottoa. Asiakkaan kannalta näyttää hyvin erikoiselta, että hän tekee ensin toteuttamissopimuksen ELY-keskuksen kanssa ja sitten hänen täytyy kuitenkin hakea vielä lupa ELY-keskukselta. Asiakkaille ei todennäköisesti ole selvillä ELY-keskusten organisaatorakenne kovinkaan tarkasti, jolloin he eivät näe eroa paikallisen ELY-keskuksen ja Keskitettyjen asiakaspalvelujen välillä. Toteutus sopimus malliin kaivattiin yleisesti lisää selkeyttä. Nykytilanteessa sen toimintaa ympäri Suomen pidettiin kyseenalaisena, sillä joissain ELY-keskuksissa toteutus sopimuksia ei ole tehty viimeisten vuosien aikana käytännössä lainkaan.

6.4.6 Työlupatoiminnan haasteet ja onnistumiset

Työlupatoiminnan haasteiksi haastatellut kokivat järjestelmissä usein ilmenneet toimintaongelmat. Vaikka TILU-järjestelmä on vakaa ja toimii hyvin, niin työnteko ei suju, koska muut tarvittavat ohjelmat takkuavat ja sähköpostin yhteys katkeilee. Välttämättömistä ohjelmista eniten ongelmia koettiin olevan Tiemapissa. Haasteeksi koettiin myös se, että hakijat lähettävät hakemukset käsittelyyn aivan viime tingassa ja vaativat niiden käsittelyä välittömästi. Lisäksi syksyllä 2019 käyttöön otetussa sähköisessä asiointissa koettiin olevan parannettavaa, sähköisen asiointin haasteet käsiteltiin kohdassa 6.4.1 TILU-järjestelmä ja sähköinen asiointi.

Voimia vieväksi koettiin työn jatkuva pakkotahtisuus. Hakemuksia on tullut viime aikoina aiempaa enemmän ja loma-aikoina kuormitus kasvoi osan henkilöistä ollessa pois. Osa haastatelluista koki työn ajoittain kuormittavana ja näki työn jakautuvan osin epätasaisesti. Uhkana toiminnalle koettiin puutteet tiedonkulussa organisaation ylätasoilta alaspäin, esimerkiksi uudet linjaukset eivät aina saavuttaneet työntekijätasoa. Hakemusten puutteellisuus aiheutti myös ylimääräistä työtä, sillä asiakkailta joutui monesti pyytämään lisätietoja. Riskinä nähtiin nykyisen työlupatiimin rikkoutuminen.

”Haasteena on, että jos tiimi rikkoontuu, siinä mielessä, että täs on niinku tietoo monesta paikasta.”

Lausuntopyyntöt eivät nykytilanteessa toimi. Paikallisista ELY-keskuksista tai alueurakoiden edustajilta ei saa vastauksia määräpäiviin mennessä. Jatkokyselyt ja selvittelyt vievät työaikaa ja viivästyttävät hakemusten käsittelyä todella paljon. Lausuntopyyntöjen avulla käsiteltävät hakemukset saadaan ratkaistua vain harvoin alle 30 päivässä.

”...aika monesta paikalliselystä ei tahdo saada mitään vastausta noihin lausuntopyyntöihin... Niin ja välillä on, ettei tuu ollenkaan vastausta, vaikka pyytää montakin kertaa.”

Onnistumisena nähtiin TILU-järjestelmä kokonaisuutena sekä esimiestyön sujuvuus. Päällikkö on vienyt tiimin toiveita eteenpäin ja tehnyt linjauksia silloin, kun niitä ei ole lupa-asiantuntijoiden toimesta saatu aikaan. Työluopien nykyinen tiimi nähtiin toimivana ja vahvana. Asiantuntijat hallitsevat myös muita lupatyyppejä, joten heidän osaamisensa on kattavaa. Tiimi jakaa tietoa ja aina voi kysyä keneltä tahansa, kun kysyttävää ilmenee. Koettiin myös, että linjauksia pystyttiin tekemään tiimin sisällä, usein esimiestä kuormittamatta. Työlupatiimissä ollaan myös valmiita joustamaan ja tekemään töitä nopeallakin aikataululla. Päivystysjärjestelmää pidettiin toimivana ja asiakkaan neuvonta sekä soittopyyntöjen nopea hoitaminen nähtiin vahvuutena. Lisäksi asiakkaiden yleistä tyytyväisyyttä korostettiin.

”Luvat saadaan asiakkaalle nopeesti ja asiakkaat on ollut siihen tyytyväisiä, että miten nopeasti ja hyvää asiakaspalvelua saa. Kyllä mä sitä aikamoisena onnistumisena pidän.”

7 TÄRKEIMMÄT TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

7.1 Tulosten vastaavuus tutkimuskysymyksiin

Ensimmäinen tämän työn tutkimuskysymyksistä oli: Työlupatoiminnan keskeisimmät haasteet tällä hetkellä? Haasteita ilmeni asiantuntijoiden haastatteluissa ja niitä nousi myös asiakailta kyselytutkimuksessa. Keskeisimmiksi haasteiksi työlupatoiminnassa asiantuntijat kokivat järjestelmien toimintaongelmat ja lupahakemusten saapumisen liian tiukalla aikataululla. Yksi merkittävä työaika kuluttava ongelma oli hakemusten laatu, niiden todettiin välillä olevan ala-arvoisia. Hakemuksista puuttui vaadittuja liitteitä tai ne oli laadittu niin, ettei niistä ollut käsittelyssä hyötyä. Toisinaan luvan käsittely edellytti salapoliisityötä jo työkohteen löytämiseksi. Asiantuntijat harmittelivat, että osa luvista jää odottamaan pitkiksikin ajoiksi lausuntoja ja joskus vastausta lausuntopyyntöön jouduttiin pyytämään useita kertoja. Tämä heijastui luonnollisesti lausuntoa vaatineiden hakemusten pitkäksi käsittelyajaksi. Osittain tähän liittyen paikallisten ELY-keskusten yhteyshenkilölistan ajan tasalla pitämistä pidettiin tärkeänä. Listalle toivottiin myös etsittävän sijaiset esimerkiksi poissaoloja silmällä pitäen.

Asiantuntijoiden TILU-järjestelmästä antamat kehitysehdotukset liittyivät tekstinmuokkausmahdollisuuksiin. Asiantuntijat kaipasivat myös linjausta siihen, miten paljon asiakkaan hakemuksen tietoja voidaan muokata ennen niiden päätökseen lisäämistä. Asiantuntijoiden mukaan tulisi selkeyttää lupapäätöksen hakulomaketta, koska nyt osa asiakkaiden antamista tiedoista päätyy väärin kohtiin TILU-järjestelmään. Lisäksi toivottiin, että sähköisen asioinnin lomakkeella tehtävää työtä kuvaava otsikko olisi heti lomakkeen alussa. Vaikka asiakkaista 89 % ei kokenut minkäänlaisia vaikeuksia liitteiden lisäämisessä, näkivät asiantuntijat niissä paljon ongelmia. Esimerkiksi sama liite toistui monta kertaa tai liitteiden sisältö ei vastannut sitä, mitä pyydettiin. Yhtenä kehitystarpeena todettiin, että asiantuntijoiden tulisi tietää, miltä sähköinen asiointi näyttää asiakkaalle, tällöin myös neuvonta olisi helpompaa. Haastatteluissa nousi esiin myös tiedossa ollut tarve saada työlupatiimille oikeus tien sulkemiseen, työluvalla tehtävän työn yhteydessä.

Asiakkaat kokivat, että lupapäätös sisältää liikaa yleistä tietoa ja siitä muodostuu näin liian pitkä ja massiivinen. Varmasti tähän liittyen kyselytutkimuksessa päätökselle ehdotettuja lisätietoja vastustettiin. Asiakkaat olisivat halunneet päätökseen lisää ainoastaan työkohdekohtaista ohjeistusta

ja neuvontaa. Asiakkaat kokivat lupahaussa haasteeksi sen, että tieto vaadittavista tiedoista ja liitteistä ilmoitetaan vasta kyseisissä kohdissa sähköisen asioinnin lomaketta täytettäessä. Vastaajat ehdottivat, että sähköisen asioinnin aloitussivulla olisi listattuna kaikki hakemuksella vaadittavat tiedot, jotta ne voisi hankkia valmiiksi ennen hakemuksen täyttämistä. Lupapäätöksen ilmoitusvaatimuksia kritisoitiin. Liikennekeskukseen viisi arkipäivää ennen työn aloitusta tehtävää ilmoitusta pidettiin kohtuuttomana ja muutoinkin ilmoitusvaatimuksia oli luvansaajien mukaan liikaa. Tämä korostui pienissä ja ajoratojen ulkopuolella tehtävissä töissä.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että suurin osa työluhotoiminnan haasteista kohdistui lupapäätöksen rakenteeseen, sähköiseen asiointiin ja tekstinmuokausmahdollisuuksiin TILU-järjestelmässä. Tämän tutkimuksen kehitysehdotukset ja osin myös laadittu tulevaisuusvisio, pohjautuvat näihin edellä esiteltyihin haasteisiin.

Toisena tutkimuskysymyksenä esitettiin: Ovatko johtoihin ja kaapeleihin liittyvät työluvut ratkaistavissa kevennetyllä menettelyllä? Työn yhteydessä selvisi, että kaksi kolmesta työluvasta liittyvät jollakin tavalla johtoihin, putkiin tai kaapeleihin. Näin ollen kevennys voitaisiin hyvin kohdentaa juuri tähän työluputyöryhmään, koska sitä kautta kevennyksellä saavutettaisiin todellista hyötyä kevennettävien lupien määrän ollessa suuri. Haastattelujen perusteella ilmeni, että asiantuntijoille oli kulkeutunut johto- ja kaapelitiimin näkemys ilmoitusmenettelyn kankeudesta. Tämä oli tulkittavissa siitä, että kukaan asiantuntijoista ei suoraan kannattanut tämän jäykänä pidetyn mallin käyttöönottoa. Sen sijaan nykyiseen lupakäsittelyyn kohdennettu kevennety menettely koettiin parempana vaihtoehtona. Edellytyksenä asiantuntijat pitivät sitä, että menettelyyn pääsevät hakemukset linjataan tarkasti ja huolellisesti. Asiantuntijat eivät nähneet kevennetyn menettelyn käyttöä mahdollisena, jos työssä on tarve suorittaa koneellista kaivuuta tai työ sijoittuu ajoradalle.

Luvansaajille kohdennetussa kyselytutkimuksessa ei suoraan kysytty keventämistoiveista. Tästä huolimatta muutama asiakas toivoi kevennystä ainakin yksinkertaisimmille töille tai silloin kun työ tehdään erittäin vähäliikenteisillä teillä. Johtopäätöksenä toiselle tutkimuskysymykselle nähtiin se, että keventäminen johtoihin ja kaapeleihin liittyvissä luvissa voisi olla mahdollista. Asiakkaidenkin nostettua kevennyksen esiin, ilman että siitä kysyttiin, tulisi ainakin kokeilla, jotakin kevennetyä menettelyä näihin lupatyyppeihin.

Yllätykseksi tilastoinnissa muodostui erilaisten purkutöiden suuri määrä, näitä oli 29 % myönnettyistä luvista. Tulevaisuudessa purettavat ilmajohdot alkavat oletettavasti vähentyä, mutta samalla olemassa olevien kaapeleiden korjaus- ja muutostyöt lisääntynevät. Purkutyöt ovat melko yksinkertaisia luvanmyöntämisen kannalta, eikä niiden suorituksessa jää mitään sijoitettavaa tiealueelle. Purkutyöluvan voi saada myös johto- ja kaapelilu-

van yhteydessä. Näiden seikkojen perusteella tulisikin kappaleessa 8.1 esitettyä kevytlupa –menettelyä laajentaa nimenomaan purkutöihin, jos menettely muutoin todetaan toimivaksi.

Kolmas tutkimuskysymys oli: Miltä työlupatoiminnan tulisi näyttää vuonna 2030; millaista polkua tavoitetaan kuljetaan? Tähän kysymykseen vastusta rakennettiin saatujen haastattelu- ja kyselytutkimustuloksien perusteella, lisäksi käytettiin muuta tutkimukseen kerättyä aineistoa. Huomiota otettiin esimerkiksi se, että vasta syksyllä 2019 käyttöön otetun sähköisen asiointin kautta saapuu jo yli 80 % hakemuksista. Saatuja vastauksia laajennettiin yhteiskunnassa yleisesti vireillä olevia kehityssuuntia pohdittien.

Erilaisten sähköisten palvelujen määrä tulee lisääntymään tulevaisuudessa. Tätä muutosta silmällä pitäen laadittiin kehitysehdotus maastokatselmuksien tehokkaammaksi hoitamiseksi. Tätä kautta voisi myöhemmin mahdollistua myös lupapäätöksen myöntäminen asiakkaalle välittömästi katselmuksen jälkeen. Esiitetty menetelmä tarjoaisi myös tehostamismahdollisuuden tiealueiden valvontaan. Asiakaspalautetta saadaan nykyisin sangen niukasti, jotta toimintaa voidaan kehittää tulevaisuudessakin, rakennettiin malli, jolla palautteen saaminen olisi tiiviimpää ja kohdenne-tumpaa. Käsittelyn tehostamista mietittiin muun muassa yhteisesti laadittavien ja ylläpidettävien lupausekkeiden kautta. Tiimin toiminnan varmistamiseksi esitettiin myös näkemyksiä henkilöstön hyvinvoinnin näkökulmasta. Tulevaisuusvisio on esitetty kokonaisuudessaan luvussa 9.

7.2 Muut tärkeät esille nousseet asiat

Tutkimuksessa paljastui myös runsaasti työlupatoiminnan onnistumisia ja hyvällä tasolla olevia asioita. Työlupa-asiantuntijat kokivat TILU-järjestelmän erittäin hyväksi työkaluksi, jota kohtaan vallitsi suuri tyytyväisyys. Järjestelmää pidettiin modernina, toimintavarmana ja helppokäyttöisenä. Lisäksi esimiestyön toimivuus sekä nykyinen osaava ja vahva tiimi nähtiin positiivisina asioina. Moniosaamisen laajentaminen koettiin hyödylliseksi, koska asiantuntijoiden kattava osaaminen heijastuu laajempina näkökulmina lupapäätöstä tehtäessä. Luvansaajien puolelta eniten kiitosta sai nopea käsittelyaika, tästä mainittiin erikseen useissa vapaasana –kentän palautteissa. Myös sähköistä asiointia kiiteltiin monessa vastauksessa, vaikka siitä kehitettävää vielä löydettiin.

Lupapäätös oli vastaajien mielestä selkeä ja siitä löydettiin hyvin asioita työmaan käyttöön, muun muassa ohjeista liikenteenohjausjärjestelyihin ja liikenteen pysäyttämiseen saatiin kiitosta. Lupapäätöstä pidettiin hyvänä tietopakettina ja toimintaohjeita työn suorittamiseen pidettiin hyödyllisinä. Luvansaajat antoivat kiitosta myös saamastaan asiakaslähtöisestä ja nopeasta asiakaspalvelusta.

Lupamaksun porrastamisen tärkeys korostui tutkimuksessa, sillä yllättävästi, peräti 71 % vastaajista kannatti lupamaksun porrastamista. Myöskään asiantuntijat eivät olleet porrastusta vastaan, mutta he pitivät porrastuksen määrittelyä vaikeana. Edellä mainituilla perusteilla tähän tutkimukseen laadittiin ehdotus lupamaksun mahdollisesta porrastuksesta tulevaisuudessa. Maksuttomia lupia tilastoinnin aikana tehtiin 7,2 % kaikista myönnettyistä työluvista. Tutkimuksen yhteydessä laskettiin, että mikäli maksuttomista luvista luovuttaisiin, nykyisen voimassa olevan lupamaksun (200€) mukaan tällä saavutettaisiin noin 20000 euron lisätulo. Merkittävänä riskinä tällöin olisi luvattomien töiden määrän kasvu. Toteuttamissopimukseen liittyviä työluvia tehtiin tilastointiaikana yhteensä 8 kappaletta eli määrä oli pieni ja oletuksen mukainen. Vaikka toteuttamissopimuksia tehdään vähäinen määrä, tulisi tarkastella niiden toteuttamista siten, että paikallinen ELY-keskus hakisi lainsäädännön mukaisen työluvan ja liittäisi sen tehtävään toteuttamissopimukseen. Idea sai kannatusta, koska tällöin asiakas voisi asioida vain yhden tahon kanssa.

Jatkuvaan asiakastyytyväisyyskyselyyn vastauksia saatiin todella vähän ja lisäksi vastauksia ehdittiin käsittelemään vain 1-2 kertaa vuodessa. Linkki asiakastyytyväisyyskyselyyn hukkuu mahdollisesti lupaviestin tekstiin, eikä asiakas näin huomaa siihen vastata. Palautejärjestelmän toiminnan kehittämiseksi on esitetty ideoita kohdassa 9.2. Mikäli luotetaan kyselytutkimuksessa saatuihin vastauksiin, asiakkaat lukevat ja perehtyvät lupapäätökseen paremmin, kuin mitä asiantuntijat ovat olettaneet. Puolet vastaajista sanoivat lukeneensa päätöksen huolella läpi. Mahdollisissa myöhemmissä tutkimuksissa saatua tietoa pitäisi jotenkin varmentaa, vastasivatko luvansaajat rehellisesti? Todennäköisesti lupapäätöksen tärkeimmät asiat kuitenkin luvansaajille välittyvät ja tällöin voidaan todeta, että suurin ongelma ovat täysin luvattomat työt, jotka tehdään luonnollisesti myös ilman asianmukaisia liikennejärjestelyjä ja muita lupapäätöksessä esitettyjä vaatimuksia. Häätötyönä tehtyjä työluvia ilmoitettiin tilastointiaikana vain kuusi kappaletta. Tämä jättää epäilyksen, oliko töitä todella näin vähän, vai tehtiinkö niitä ilman lupaa? Työkohteiden valvonta olisi mahdollinen jatkotutkimus kohde, koska tässä työssä siihen ei syvennytty ja luvatonta työskentelyä tapahtuu jatkuvasti.

Tutkimustyön yhteydessä nousi esiin työn ja sijoittamisen ero. Tämän hetken toimintamallin mukaan työlle maantiedealueella annetaan maksullinen lupa. Luvalla voidaan myös sijoittaa pitkäksi ajaksi tai jopa pysyvästi maantiedealueelle rakenteita ja laitteita, eikä niiden sijoittamisesta peritä erillistä korvausta. Tässä voidaan katsoa olevan ristiriitaa yhteiskunnan yleisen toimintatavan kannalta. Pääsääntöisesti sijoittamisesta peritään vuokraa tai sijoittamisesta sovitaan kertakorvaus. Tulisikin pohtia, pitäisikö tämä asia huomioida jatkossa myös maantiedealueilla. Tutkimustyön yhteydessä ilmeni myös se, että Väylävirasto on julkaissut ohjeen: Päälysteiden paikkaus – Väyläviraston ohjeita 27/2019 (Väylävirasto, 2019b). Ohje tulisi käydä läpi, ja selvittää voidaanko sen sisällön avulla rakentaa työluviin kattavat lausekkeet käytettäväksi silloin, kun työn yhteydessä päälysteitä joudutaan

rikkomaan tai avaamaan. Tällä hetkellä päällysteiden uusimiseen käytetään vanhoja lausekkeita, jotka on lainattu johto- ja kaapelitiimiltä. Lausekkeiden käytössä on myös lupa-asiantuntijoiden kesken eroja.

7.3 Luotettavuuden arviointia

Tutkimuksessa noudatettiin hyviä tieteellisiä tapoja ja pyrittiin tekemään selvitykset mahdollisimman luotettavasti. Tulokset on pyritty esittämään mahdollisimman rehellisesti ja eettisiä periaatteita noudattaen. Esimerkiksi kaikki tehdyt haastattelut äänitettiin ja kirjoitettiin tekstimuotoon haastattelun jälkeen, tulosten luotettavuuden varmistamiseksi. Kyselytutkimukset, haastattelut ja muu selvitystyö toteutettiin anonyymisti. Esimerkiksi henkilöiden nimiä ja yritystietoja ei julkaistu. Haastatteluja varten pyydettiin suostumus niihin osallistumisesta ja saadun materiaalin käytöstä työssä, nimettömänä.

Kyselytutkimuksessa onnistuttiin hyvin, sillä vastausprosentiksi muodostui 32 % ja vastauksia tuli 73 kappaletta. Otos oli riittävän suuri, että siitä voitiin tehdä yhteenvetoja ja tulkintoja. Webropol –ohjelma, jota kyselytutkimuksessa hyödynnettiin, mahdollistaa suoraan ohjelmasta saatavien taulukoiden ja tilastojen käytön. Tähän tutkimustyöhön kaikki taulukot ja kaaviot luotiin kuitenkin itse Excel –ohjelman ominaisuuksia hyödyntäen. Näin taulukoista saatiin mahdollisimman selkeitä, tähän työhön sopivia ja ne voitiin muotoilla tarpeen mukaan kysymyskohtaisesti.

Kaikki 73 vastaajaa eivät vastanneet kaikkiin 19 kysymykseen, vaan muutamissa kysymyksissä vastauksia puuttui yksi tai kaksi. Näiden yksittäisien vastauksien puuttuminen voi johtua joko huolimattomuudesta tai sitten vastaajalla ei ollut halua tai osaamista vastata kyseiseen kysymykseen. Olisi ollut mahdollisesti tarpeen lisätä kysymyksiin myös kohta ”en osaa sanoa”. Väyläviraston ohjeiden tuntemusta tiedustelleeseen kysymykseen vastauksia saatiin vain 63, eli kymmenen vastaajaa jätti kysymyksen välistä. Varmuutta siitä, miksi niin moni jätti vastaamatta tähän kysymykseen, ei saatu. Todennäköisiä syitä olivat mahdollisesti se, että kaikki luvansaajat eivät ehkä tunteneet Väyläviraston ohjeita lainkaan, koska nykytilanteessa niihin viitataan päätöksessä melko näkymättömästi. Luvansaajat eivät välttämättä halunneet paljastaa tietämättömyyttään. Mahdollisesti myös kysymyksen asettelu oli huono, tai kysymyksen pituus aiheutti houkutuksen hypätä tämän kysymyksen yli. Ongelmalliseksi muodostui myös kysymys luvan hinnasta. Se olisi pitänyt muotoilla toisin, sillä jos kysytään sopivaa hintaa jollekin tuotteelle tai palvelulle, useimmat vastaavat hinnan alentamisen puolesta, koska haluavat saada kysymyksessä olevan asian edullisemmin. Epävarmuus vastaajien rehellisyydestä on otettava huomioon myös muissa vastauksissa.

Työlupien tilastointi ja myös kyselytutkimus ajoittuivat vuodenaikaan, jolloin luparuuhkaa ei ollut. Tämä saattaa jonkin verran kaunistaa tilastoja ja

vastauksia. Toisaalta työlupahakemuksia saapui maaliskuussa 2020 käsitelyyn enemmän kuin aiempina vuosina, ja siitä huolimatta ne saatiin käsiteltyä kohtuullisessa ajassa ja ilman hakijoiden valituksia käsittelyajasta. Virhemarginaalia kasvatti myös se, että samat hakijat hakevat muitakin ELY-keskuksen myöntämiä lupia ja saattavat sekoittaa eri luvat keskenään. Yksi tallainen sekaantumisen paljastui avoimissa vastauksissa luvansaajan kuvatessa päätöstä 60 – 80 sivuiseksi (tyypillinen johtojen- ja kaapeleiden sijoitusluvan pituus). Työlupapäätökset ovat yleensä kuitenkin enintään 30 sivuisia.

8 LÄHITULEVAISUUDEN KEHITYSTOIMET

Ennako-olettamuksen mukaan johtoihin, putkiin ja kaapeleihin liittyviä työlupia oli tilastoinnin perusteella ylivoimaisesti eniten. Voidaankin sanoa, että näihin kokonaan tai osittain liittyviä työlupia oli kaksi kolmesta tehdystä luvasta. Tämän vuoksi lupakäsittelyn kevennystoimet on luonnollista kohdistaa tämän tyyppiisiin työlupiiin. Lupapäätöksen keventämisen lisäksi tässä luvussa käsitellään haastatteluiden ja kyselytutkimuksen perusteella ehdotettavia kehitystoimia.

8.1 Lupakäsittelyn keventäminen

Tutkimustyön yhteydessä etsittiin käsittelyyn keventämiskeinoja, joko ilmoitusmenettelyn kautta tai rakentamalla usein toistuviin pienehköihin töihin nykyistä nopeammat ratkaisutavat, joilla lupapäätös saadaan aikaan hyvinkin nopeasti. Ilmoitusmenettelyn käyttöönottoa selvitettiin Liikenne- ja viestintäministeriön tilaamasta julkaisusta. Ilmoitusmenettelyä oli tutkittu toimivuuden ja työmäärän kannalta johto- ja kaapelipuolen luvissa. Näkemyksiä oli kysytty niin luvansaajilta, kuin asiantuntijoiltakin. Mainitun tutkimuksen mukaan ilmoitusmenettely oli todettu melko kankeaksi ja sen aiheuttama työmäärä vastasi hyvin pitkälti normaalia lupakäsittelyä. Tieto ilmoitusmenettelyn kankeudesta oli kantautunut myös tässä tutkimuksessa haastatelluille asiantuntijoille. Todennäköisesti tämän vuoksi ilmoitusmenettelyä ei juurikaan kannatettu. Haastattelujen perusteella kannatettiin kevennettyä menettelyä nykyisiin TILU-järjestelmällä tehtäviin lupapäätöksiin. Haastatteluissa ehdotettiin, että kevennetyn menettelyn saamiseksi työn tulisi sijoittua ajoratojen ulkopuolelle, se ei saisi sisältää koneellista kaivuutyötä eikä työn vaatimat liikennejärjestelyt saisi olla kovinkaan laajoja. Luvansaajille tehdystä kyselytutkimuksessa kolme vastaajaa nosti esiin lupamenettelyn keventämisen, vaikka asiaa ei kysytty kyselylomakkeessa.

Ilmoitusmenettelyn osoittauduttua oletettavasti kankeaksi ja työlääksi tavaksi keventää lupakäsittelyä, päädyttiin tässä tutkimustyössä esittämään

niin sanotun kevytluvan käyttöönottoa. Kevytlupa voitaisiin myöntää, kun seuraavat edellytykset täyttyisivät:

- Työssä ei kaiveta maantialueella koneellisesti.
- Työ sijoittuu ajoratojen ja pientareen ulkopuolelle.
- Liikenteenohjausta ei tarvita, tai liikenteenohjaukseksi riittää tie-työmerkit ja sulkupylyvät pientareelle työkohteen kohdalle.
- Työ kohdistuu johtoihin, putkiin tai kaapeleihin.

Kevytlupa perustuisi nykyiseen lupakäsittelyyn TILU-järjestelmässä. Lupa muodostettaisiin kuitenkin kokonaan työlupatiimin yhdessä laatimien vakiomuotoisten lupalausekkeiden avulla, joten lupa-asiantuntijan tehtäväksi jäisi ainoastaan päätöksen perustietojen tarkastaminen ja syöttö järjestelmään. Työkohteen sijainti ja tehtävänkuvaus kirjattaisiin lyhyesti ja nopeasti, kuten myös tieosoitteet ja voimassaoloaika. Tieosoite merkittäisiin sille välille, jolla työtä tehdään, eikä sitä yksilöitäisi tarkemmin. Luvan muissa kohdissa käytettäisiin yhdessä sovittuja vakiotekstejä.

Kevytlupaa tulisi pilotoida edellä mainituin keinoin, eli ensin laadittaisiin työlupatiimin kesken sopivat lausekkeet työn tekemiseen liittyvistä ohjeista, liikenteenohjauksesta ja päätöstä tarkentavista tiedoista. Lausekkeet voitaisiin muodostaa aluksi niille luvulle, joissa ei edellytetä lainkaan liiketeenohjausta ja erikseen niille, joissa pienimuotoiset liikennejärjestelyt ovat tarpeen. Myöhemmin, mikäli ilmenee tarvetta, lausekkeitä voitaisiin täydentää, lisätä ja jakaa erityyppisille kevytluvulle. Mikäli kevytlupa osoittautuu hyväksi tavaksi keventää toimintaa, sen käyttöä voitaisiin laajentaa purkutöihin vähäliikenteisillä teillä (KVL < 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa).

8.2 Muutokset lupapäätöksen rakenteeseen

Aiemmin tässä tutkimuksessa on todettu, että hallinnollisessa päätöksessä on oltava esimerkiksi tiedot päätöksessä sovelletusta lainsäädännöstä, ohjeet valituksen tai lupamaksua koskevan oikaisun tekemiseksi sekä tieto siitä, millä perusteella päätös on tehty. Tämä asettaa rajoituksia sille, miten paljon lupapäätöstä on mahdollista muuttaa. Samalla on huomioitava, että kyselytutkimuksessa päätöstä pidettiin hyvin selkeänä. Arvion 4 tai 5 antoi 75 % vastaajista. Pieniä muutoksia päätökseen on silti kannattavaa tehdä, jotta päätöksestä saadaan entistä helppolukuisempi ja selkeämpi. Lisäksi voidaan mahdollistaa lisätietojen saaminen aiempaa kätevämmiin. Tietojen lisäämistä suoraan lupapäätökseen ei kuitenkaan nähdä perusteltuna, sillä kaikkiin lisäysehdotuksiin, joita kyselytutkimuksessa selvitettiin, luvansaajien kanta oli kielteinen. Lisäksi osa luvansaajista oli erikseen vaipaassa palautteessa maininnut, että päätöstä tulisi lyhentää ja keventää.

Lupa-asiantuntijoiden kesken käydyissä keskusteluissa ilmeni, että kaikkien lupapäätökseen tulevien tekstien olisi hyvä olla tarvittaessa muokat-

tavissa. Lisäksi korostettiin sitä, että mikäli päätöksen rakennetta muutetaan, muutostyö tulee ulottaa yli luparajojen. Suurin hyöty saavutetaan silloin, kun saman tyyppiset lupapäätökset yhtenäistetään. Työlupien kanssa samaan aikaan tulisi tarkastella esimerkiksi tilapäisten liikennejärjestelyjen ja vesihuollon lupapäätösten rakennetta.

Lupapäätöksessä viitataan lakeihin, asetuksiin, Väyläviraston ohjelistalla oleviin ohjeisiin sekä joihinkin lomakkeisiin ja esimerkiksi Tieturvakurssiin. Kaikki nämä tulisi tarjota päätöksessä suorina linkkeinä aina, kun päätöstä luetaan sähköisesti. Näin luvansaajan olisi huomattavasti nykyistä helpompi perehtyä luvan taustamateriaaliin. Luvansaajat kokivat kyselytutkimuksen perusteella yhteystiedot hyödyllisiksi, ja osa kaipasi myös työmaakohtaista ohjeistusta lisää. Asiantuntijat taas korostivat haastatteluissa liikenteenohjaussuunnitelman merkitystä. Näiden lähtökohtien perusteella lupapäätöksen rakenteeseen ehdotettiin seuraavien kappaleiden mukaisia muutoksia, joita on myös havainnollistettu taulukossa 3.

Taulukko 3. Muutosehdotukset päätöksen rakenteeseen

| | |
|----------|---|
| 1. | <ul style="list-style-type: none"> • Hakemus • ”Päätös perustuu hakemukseen, joka on lupapäätöksen liitteenä” |
| 2. | <ul style="list-style-type: none"> • Päätös • Tienumerot ja tieosoitteet, lisäksi myönnettyt työt lyhyesti • Hyödynnetään TILU-järjestelmässä tieosoitteen syöttörivillä jo olevaa viimeistä kenttää • Tieosoitteiden jälkeen teksti ”Lisäksi liikenteenohjaustyöt. Päätös on voimassa XX.XX.XXXX-XX.XX.XXXX” |
| 3. | <ul style="list-style-type: none"> • Päätöksen yhteystiedot • Lihavoituna vaatimus ilmoittaa liikenteenohjausjärjestelyistä vastaavan henkilön tiedot, mikäli ne puuttuvat |
| 4. | <ul style="list-style-type: none"> • Liikenteenohjaus ja työaikarajoitukset sekä päätös tilapäisestä nopeusrajoituksesta • Väyläviraston ohjeet siirtyisivät kappaleeseen 6.2 |
| 5. | <ul style="list-style-type: none"> • Työkohtaiset ohjeet |
| 6. | <ul style="list-style-type: none"> • Kuudes kappale ”Lupaehdot” aloitettaisiin nykyisen lupaehdot –kappaleen ensimmäisellä luvulla, sen jälkeen lisättäisiin nykyinen kappale vastuu vahingoista ja kustannuksista |
| 6.1 | <ul style="list-style-type: none"> • Vaadittavat ilmoitukset, selkeästi esimerkiksi luettelona |
| 6.2 | <ul style="list-style-type: none"> • Työssä noudatettavat Väyläviraston ohjeet • Ohjeiden tulisi olla linkkeinä aina kun päätöstä luetaan sähköisesti |
| 7. | <ul style="list-style-type: none"> • Nykyinen päätöksen perustelut –kappale • Otsikoituna ”Lainsäädäntöön pohjautuvat perustelut” |
| 8. | <ul style="list-style-type: none"> • Nykyinen sovelletut lainkohdat ja ohjeet -kappale |
| 9. | <ul style="list-style-type: none"> • Työturvallisuusmääräyksiä |
| 10. | <ul style="list-style-type: none"> • Lupamaksu ja maksuperuste |
| 11. | <ul style="list-style-type: none"> • Muutoksenhaku |
| 12. | <ul style="list-style-type: none"> • Allekirjoitukset |
| Liitteet | <ul style="list-style-type: none"> • Listaus päätöksen liitteistä |
| Tiedoksi | <ul style="list-style-type: none"> • Listaus henkilöistä, joille päätös lähetetään |

Lupapäätöksen etusivulla olevaa hakemuskohtaa (luku 1) lyhennettäisiin merkittävästi, jatkossa kohdalle tulisi vain teksti: ”Päätös perustuu hakemukseen, joka on lupapäätöksen liitteenä.” Näin voidaan toimia, koska hakija kyllä tietää, mitä on hakenut. Tarvittaessa asian voi tarkastaa päätöksen liitteeksi tulevasta hakemuksesta. Päätös (luku 2) kohtaan listattaisiin jatkossa vain nykyinen lihavoitu teksti, jossa myönnetään työ lupa. Tämän jälkeen listattaisiin tieosoitteet, joiden perään lyhyesti, mitä myönnetään. Loppuun tulisi maininta siitä, että lisäksi myönnetään lupa työmaan liikenteenohjauksen rakentamiseen ja tämän jälkeen ilmoitettaisiin päätöksen voimassaoloaika. Kolmanneksi luvuksi etusivulle mahtuisi ainakin osittain tieto päätöksen yhteyshenkilöistä. Hakemuksista puuttuu usein työmaan liikennejärjestelyistä vastaavan henkilön tiedot, tarvittaessa vaatimus näiden tietojen ilmoittamiseen sijoitettaisiin yhteystietoihin lihavoidulla tekstillä.

Neljänteen lukuun sijoitettaisiin asiantuntijoiden korostama työmaan liikenteenohjaukseen koskeva teksti. Samassa kappaleessa olisi jatkossa myös työaika rajoitukset. Nykyiset työssä noudatettavaksi vaaditut Väyläviraston ohjeluetalon mukaiset ohjeet siirrettäisiin pois liikenteenohjauksesta lukuun 6.2. Viidenteen lukuun sijoitettaisiin kyseistä työmaata koskeva ohjeistus. Nykyisessä päätöksessä, lupaehdot –luvussa, oleva luvansaajalle kohdistuvien vastuiden läpikäynti aloitaisi kuudennen luvun. Tähän kohtaan sijoitettaisiin myös nykyisen päätöksen luku: vastuu vahingoista ja kustannuksista. Kuudes luku sisältäisi kaksi alaotsikkoa. Kohtaan 6.1 sijoitettaisiin kaikki päätöksessä vaadittavat ilmoitukset ja yhteydenottovelvoitteet selkeästi, esimerkiksi taulukkomallisesti jäseneltyinä. Kohtaan 6.2 listattaisiin työssä noudatettavat Väyläviraston ohjeluetalon ohjeet. Ne tarjottaisiin linkkeinä aina, kun päätöstä luetaan sähköisesti.

Nykyinen päätöksen perustelut –luku sijoittuisi lukuun seitsemän ja sen otsikointi muutettaisiin kuvaavammaksi: ”Lainsäädäntöön pohjautuvat perustelut”. Luonnollinen paikka luvussa sovelletulle lainsäädännölle olisi tämän luvun jälkeen luvussa 8. Työturvallisuusmääräykset (luku 9), lupamaksu ja maksuperuste (luku 10) ja muutoksenhaku (luku 11) sekä allekirjoitukset (luku 12) ehdotetaan pidettäväksi ennallaan. Päätöksen lopussa olisi jatkossakin listaus liitteistä ja henkilöistä tai yrityksistä, joille päätös lähetetään.

8.3 Kehitystoimet sähköiseen asiointiin

Sähköiseen asiointiin liittyviä toiveita ja ideoita selvitettiin sekä luvansaajilta että asiantuntijoilta. Ideoita tuli paljon, mutta niistä moni oli sellaisia, jotka olivat jo kehittäjien tiedossa. Näitä ongelmia aletaan ratkaista ja sähköistä asiointia kehittää ideoiden pohjalta heti, kun sähköinen asiointi on saatu kaikissa lupatyypeissä ensin käyttöön.

Asiantuntijat korostivat tärkeimpänä sähköisen asioinnin kenttien selvempää nimeämistä niin, että nykytilanteessa TILU-järjestelmään väärin kohtiin tulostuvia tietoja ei tarvitsisi jatkossa enää siirrellä kentästä toiseen. Ongelmaa on varsinkin luvan hakijan ja hakijan yhteyshenkilön eron ymmärtämisessä. Sähköisen asioinnin lomakkeelle voisi esimerkiksi korostaa, että ensisijaisesti täytetään ensin tietyt kentät, ja vasta niiden jälkeen muut kentät. Liikenteen ohjauksesta vastaavan henkilön tulisi olla lomakkeella muodossa ”työkohteen liikennejärjestelyistä vastaavan henkilön yhteystiedot ja Tieturva 2 -kortin numero”. Tällä vastattaisiin kyselytutkimuksessa esille nousseeseen epäselvyyteen siitä, halutaanko kohtaan liikenteenohjaajien yhteystiedot vai vastuuhenkilön tiedot. Asiantuntijat harmittelivat myös hakemukselle monta kertaa liitettynä samoja liitteitä. Tähän ehdotetaan järjestelmää, joka tunnistaisi liitteen koon ja kysyy hakijalta varmistusta, jos lisättävä liite on samankokoinen, kuin jo aiemmin lisätty. Lisäksi toivottiin koulutusta, jossa sähköinen asiointi esiteltäisiin luvan hakijan näkökulmasta.

Asiakkaiden vastauksista keskeisimmäksi nousi tarve saada tieto hakemuksella vaadittavista liitteistä ja muista tiedoista jo sähköiseen asiointiin kirjautumisen yhteydessä. Tätä korostettiin myös saaduissa avoimissa vastauksissa. Lisäksi hakijat halusivat sähköiseen asiointiin mahdollisuuden ilmoittaa, että jokin liite ei ole kyseisessä hakemuksessa tarpeen. Näin esimerkiksi liikenteenohjaussuunnitelman lisääminen ei olisi pakollista työssä, joka tapahtuu kokonaisuudessaan tiealueen rajan tuntumassa. Asiakkaat, jotka hakevat työlupia usein, toivoivat mahdollisuutta tallentaa hakemus pohjalle perustiedot valmiiksi seuraavaa hakemusta varten.

8.4 Lupamaksun porrastaminen

Lupamaksun porrastamista kannattaneiden vastaajien osuus nousi yllättävän korkeaksi luvansaajien vastauksissa. Maksun porrastamisen kannalle asettui lopulta 71 % kyselyyn vastanneista luvansaajista. Asiantuntijoiden haastatteluissa pidettiin lupien rajausta eri hintaluokkiin erittäin haastavana. Toisaalta nykyinen kaikille saman suuruinen lupamaksu nähtiin epäreiluna, sillä samalla maksulla voidaan kytkeä yksi kaapeli kiinni toiseen, tai vastaavasti saneerata kymmeniä kilometrejä vanhaa viemäriä. Asiantuntijoiden huomautus lupamaksun määrittelyn vaikeudesta pitää paikkansa, koska työlupia on todella monenlaisia. Näin ollen tässä tutkimustyössä tehtiin ehdotus, jossa lupamaksut jaettaisiin kolmeen eri portaaseen työn laajuuden ja osin myös tehtävän työn mukaan. Näistä ehdotuksista tulisi käydä palaveri työlupatiimin kesken ja miettiä tarvitseeko ehdotuksiin tehdä tarkennuksia tai muutoksia ennen asian ehdottamista seuraavaan maksuasetukseen. Selvää on se, että kyselytutkimuksen perusteella lupamaksun porrastaminen on ehdottoman kannatettavaa. Seuraavassa ehdotus lupamaksun porrastamisesta:

1. Edullisin uusi lupamaksuluokka työluvista olisi 150 euroa. Tähän kategoriaan sijoitettaisiin kappaleen 8.1 mukaiset kevytluvut. Lisäksi

kategoriaan kuuluisivat ne luvat, joissa työ kohdistuu pistemäiseen kohteeseen maantiealueella (enintään 50 metrin matkalle). Mikäli työssä tehdään kaivuutyötä, se ei saa sijoittua ajoradalle.

2. Toisen kategorian hinta olisi 300 euroa. Hintaa korotettaisiin hie-
man nykyisestä (200 €) kustannustason yleisen nousun vuoksi.
Luokkaan sijoittuisivat kaikki muut kuin 1. ja 3. kategorian mukaiset
työluvut.
3. Laajat työluvut. Tähän luokkaan sijoittuvissa luvissa pistemäisiä
kohteita olisi vähintään kuusi tai työkohteen pituus maantiealueilla
olisi yhteensä vähintään 5000 metriä. Kategorian 3 työluvusta pe-
rittäisiin 600 euroa.

Korotuksista ja muutoksista huolimatta työlupien lainmukainen myöntä-
miskäytäntö omakustannetta edullisemmin todennäköisesti toteutuisi,
sillä esimerkiksi työvoima-, vuokra-, työväline-, järjestelmä- ja maasto-
toista koituvat kustannukset ovat todella merkittäviä.

9 TULEVAISUUDEN VISIO – TYÖLUPATOIMINTA VUONNA 2030

Mennyt vuosikymmen on ollut työluvista muutosten ja kehityksen aikaa. Heti ELY-keskusten perustamisen jälkeen alettiin suunnitella ja kilpailuttaa uutta tehokkaampaa järjestelmää lupien käsittelyyn. Muutama vuosi myö-
hemmin siirryttiin tekstinkäsittelyohjelmalla tehtävistä luvista TILU-
järjestelmän käyttöön. Sen jälkeen TILU-järjestelmää on kehitetty vielä pal-
jon alkua modernimmaksi työkaluksi lupien käsittelyyn ja ratkaisemiseen.
Käyttöön ovat tulleet etätyömahdollisuus, sähköinen asiointi ja lausunto-
pyyntöjen lähetys sekä vastaanotto suoraan TILU-järjestelmästä käsin.
Työlupatiimi on muodostunut menneen vuosikymmenen aikana moni-
osaavaksi ryhmäksi, jossa kaikki asiantuntijat hallitsevat vähintään kaksi eri
lupatyyppeä, ja voivat käsitellä niitä ruuhkatilanteen mukaan valikoiden.
Työtä on tehty paljon, mutta kehityksen ei saa antaa pysähtyä. Tämän
vuoksi tässä tutkimustyössä luodaan katsantoa myös tulevaan vuosikym-
meneen. Samalla pyritään punnitsemaan asioita, joita sen aikana voisi to-
teuttaa, jotta toiminnan kehittyminen jatkuisi samalla hyvällä uralla kuin
tähänkin asti.

Tulevaisuusvisio on laadittu arvioimalla järjestelmien teknisen kehityksen
mahdollisuuksia, lisäksi on käyty läpi lupa-asiantuntijoiden kehittymispo-
tentiaalia ja palkitsemiskäytäntöjen muutoksilla saavutettavia mahdolli-
suuksia lupakäsittelyssä. Lyhyesti käsitellään muun ohella nykyistä suurta
haastetta, eli työlupatoiminnan toteutuksen valvontaa maastossa ja myös
jo hakemuksen käsittelyvaiheessa tapahtuvan maastokatselmustarpeen
mahdollisia ratkaisuja. Tulevaisuusvisiossa on myös huomioitu mennyt
kymmenen vuoden ajanjakso, jona työlupia on käsitelty keskitetysti Pir-
kanmaan ELY-keskuksessa. Tämän kautta on tarkasteltu työlupatoiminnan

kehitystä menneen vuosikymmenen aikana ja haettu näkemystä siihen, kuinka paljon asioita saadaan vuosikymmenen aikana muutettua.

9.1 Maastokatselmuksien kautta lupaan

Pääsääntöisesti jokaista lupa-asiaa tutkiessa ja ratkaistessa on tarkasteltava työkohteen maantiealuetta kartalla ja mahdollisuuksien mukaan myös maastossa. Nykytilanteessa tähän on tarjolla vain erilaiset kartta- ja satelliittinäkömät. Tienäkymään on käytettävissä julkinen Googlen Street View –palvelu ja valtion yksityisessä käytössä oleva Tiekuva –ohjelma. Molemmilla selkeänä haasteena on kuvien ajantasaisuuden nopea vanheneminen. Tosiasia on, että jo muutaman vuoden kuluessa maantien varteen voi tulla uutta maankäyttöä rakennuksineen ja liittymineen, tien reunassa kasvava metsä voidaan hakata, tietä saatetaan parantaa tai esimerkiksi oikaista ja maantien varren asukas voi rakentaa tontilleen esimerkiksi aidan. Kaikilla edellä mainituilla muutoksilla on vaikutusta myönnettävien lupien ehtoihin.

Silloin kun nykytilanteessa tarvitaan varma näkemys maaston olosuhteista, lupa-asiantuntijan on tehtävä erillinen lausuntopyyntö paikalliseen ELY-keskukseen tai suoraan ELY-keskuksen edustajalle alueurakkaan, jotta he käyvät tekemässä maastokatselmuksen ja selvittävät lupa-asiantuntijan pyytämät asiat maastossa. Maastokatselmusten saannissa on esiintynyt ongelmia. Tyypillisesti vastauksia ei saada määräaikojen sisällä ja tästä johtuen sekä luvan myöntämiseksi käytetty työmäärä kasvaa että luvan käsittelyaika venyy. Näidenkin tekijöiden vuoksi maastokatselmuksiin on löydettävä uusia ratkaisumalleja.

Vision kohdevuonna 2030 maastokatselmusta ei tarvitse enää pyytää, vaan asia on ratkaistavissa käyttämällä nopeita viestintäyhteyksiä ja UAV (Unmanned Aerial Vehicle) ilma-aluksia eli tutummin esimerkiksi pieniä sähkökäyttöisiä droneja. Käytännön toteutuksessa dronet olisivat alueurakoitsijoiden toimipaikoissa ladattuina ja valmisteltuina käyttöön. Urakoitsijan edustaja siirtäisi dronen aina tarvittaessa ulos, josta sen voisi etäyhteyden avulla ottaa käyttöön. Drone varattaisiin ELY-keskusten, Väyläviraston ja muiden mahdollisesti sitä tarvitsevien tahojen yhteisestä kalenterista käytettäväksi ja sitä ohjattaisiin tietokoneella nopean yhteyden kautta. Drone välittää maastosta terävää ja tarkkaa kuvaa, jolla maaston olosuhteet voidaan tarkastaa luvan myöntämiseksi.

Dronen ominaisuuksia voitaisiin hyvin käyttää myös yhdessä asiakkaan kanssa suoritettavassa maastokatselmuksessa. Tällöin drone toimisi näköyhteytenä kohteeseen ja lisäksi oltaisiin puhelinyhteydessä asiakkaan kanssa. Perinteisen luvan hakemisen sijasta asiakas voisi varata maastokatselmuksajan, jonka tuloksena syntyisi selvissä tapauksissa myös lupapäätös. Maastokatselmuksen yhteydessä käytäisiin läpi kaikki lupaan liittyvät asiat. Lupa-asiantuntija osallistuisi katselmukselle dronen ja luvan hakijan kanssa muodostettavan puheyhteyden avulla. Niissä tilanteissa, kun luvan

myöntämiskriteerit täyttyvät eikä epäselviä asioita jäisi, voitaisiin muodostaa lupapäätös heti katselmuksen yhteydessä. Päätös koostuisi puhelimesta käydystä keskustelusta yhdistettynä dronesta saatuun videokuvaan. Näiden lisäksi asiakas saisi lyhyen ja tiiviin sähköisen lupapäätöksen, josta ilmenisi lainmukaiset hallinnolliseen päätökseen kuuluvat asiat ja tieto siitä, mistä lupaan liittyvät lait, asetukset ja muut ohjeet löytyvät. Kaikki kohdekohtainen informaatio työn suorittamiseksi olisi tehdyllä videolla, jonka voisi katsoa tarpeen mukaan työmaalla mobiililaitteesta. Video sisältäisi ohjeet myös liikenteenohjauksen toteuttamisesta, mutta lisänä voitaisiin edelleen liittää periaatekuvia toteutuksesta. Suurimpana etuna olisi, että asiakas saisi päätöksen välittömästi katselmuksen suorittamisen jälkeen.

Ratkaistavaksi jää kymmenen vuoden kuluessa viestintäverkkojen rajoitteet, dronen ohjaamiseen käytettävän ohjelman hankinta ja vaatimukset. On huomattava, että vuoden 2020 heinäkuusta eteenpäin dronen lennätys vaatii ilmailuun liittyvän kurssin ja siihen kuuluvan tentin suorittamista. Dronen lennättäjän on myös rekisteröidyttävä viranomaisten tietokantaan ja oltava nykyisen lain mukaan näköyhteydessä droneen. (Saastamoinen, 2019). Oletettavaa on, että nopeaa 5G-verkkoa ei ole vielä 10 vuoden kulluttua koko Suomessa ja epävarmaa on, riittääkö alempien verkkojen kapasiteetti kuvattuun toimintaan. Varmennuksena dronen tulisi osata palata lähtöpaikkaan itsenäisesti, jos yhteys katkeaa. Lähtöpaikkaan palaamisen tulisi aktivoitua myös silloin, kun dronen tietokone rekisteröisi akun varauksen heikentyvän liikaa tai jonkun muun virheen laitteen toiminnassa.

Positiivisena seikkana on se, että droneja voisi käyttää myös tieympäristön valvontaan. Parhaimmassa tilanteessa drone osaisi automaattisesti verrata uutta kuvaa vanhaan ja poimisi tieltä muutoksia, kuten uusia liittymiä ja maantiealueelle sijoitettuja laitteita. Ennen automaattisen tiellä tapahtuneiden muutosten valvonnan mahdollistumista, lupa-asiantuntijoille voitaisiin laatia kiertävä valvontavuoro, jolloin aina silloin tällöin jokainen asiantuntija pääsisi suorittamaan valvontatehtävää. Tässä tarkoituksena olisi verrata maantieltä saatavaa reaaliaikaista kuvaa aikaisempaan kuvamateriaaliin ja tutkia ovatko havaitut muutokset luvallisia. Lisäksi asiakailta voisi vaatia ilmoituksen työn valmistumisesta. TILU-järjestelmä ilmoittaisi luvan laatijalle valmistumisesta ja hän voisi dronen avulla suorittaa lopputarkastuksen toimistolta käsin. Ellei valmistumisilmoitusta saavu, TILU-järjestelmä ilmoittaisi valitun ajan jälkeen sen puuttuvan. Tämän jälkeen lupa-asiantuntijalla olisi mahdollisuus tarkastaa asia edellä mainitulla tavalla dronea käyttäen ja ottaa tarvittaessa yhteyttä luvansaajaan.

9.2 Asiakaspalaute ja lupalausekkeiden kehittäminen

Nykyinen tutkimuksessa esille tuotu ELY-keskuksen jatkuva asiakaspalaute-kysely ei toimi toivotulla tavalla. Sen kautta on vuonna 2019 saatu palautetta vain 1,9 % kaikista tehdyistä työlupapäätöksistä. Kattavamman

palautteen saamiseksi lupapäätöstä muutettaisiin nykyistä vuorovaikutteisemmaksi. Luvansaajalla olisi päätöstä lukiessaan aina mahdollisuus ilmoittaa, oliko tiedosta hyötyä, ja jäikö jotain puuttumaan. Eli luvan yhteydessä pääsisi suoraan klikkaamaan auki palautelaatikon. Luvan lopussa voisi olla niin sanottu vapaasana -kenttä, jossa luvansaaja voisi arvioida sekä lupapäätöstä, että lupaprosessia kokonaisuutenakin. Edellä mainittu ominaisuus toimisi tietysti vain luettaessa lupaa sähköisellä laitteella. Tällaisen järjestelyn kautta saataisiin todennäköisesti päätöksestä ja lupatoiminnasta toivottavaa palautetta nykyistä järjestelmää paremmin. Oletusta puoltaa se, että tämän tutkimustyön yhteydessä tehdyn kyselytutkimuksen vastaajista jokainen kertoi ainakin vilkaisevansa työlupapäätöksen läpi. Saatava palaute olisi myös oikea-aikaista, kun nykyisin palautteet käydään läpi vain kerran vuodessa.

Kun palautetta saataisiin lupapäätöksestä heti, kun asiakas on sen lukenut, voitaisiin myös reagoida mahdollisiin ongelmakohtiin jo ennen työn aloitusta. Lisäksi saatu positiivinen palaute motivoisi tiimiä koko ajan tasaisesti ja rakentavia palautteita olisi mahdollista käydä yksittäin läpi niiden kasaantumatta. Myöhemmässä vaiheessa palautejärjestelmään voisi integroida mahdollisuuden tehdä työluvasta vaadittavia ilmoituksia Tieliikennekeskukseen, ELY-keskuksen edustajalle ja luvan myöntäjälle.

Lupien tekemistä on vuoteen 2030 mennessä tehostettu kattavalla TILU-järjestelmästä löytyvällä vakiolausekevalikoimalla. Lausekkeet muotoiltaan seuraavat asioiden:

- Tien luokka (valtatiestä yhdystiehen).
- Liikennemäärä (sopivasti jaotellen esimerkiksi >15000, 15000 – 10000, 9999 – 5000, 4999 – 1500, 1499 – 500, 499 – 100 ja 99 – 0).
- Tien leveys.
- Työn sijoittuminen (ajoradalla, vai sen ulkopuolella).
- Sisältääkö työ liikenteen pysäyttämistä.
- Vaatiiko työ liikenteenohjausta.
- Tehdäänkö työtä pimeään aikaan.
- Sijoitetaanko työssä jotain.
- Onko tie, jolla työskennellään päällystetty.
- Tehdäänkö työn yhteydessä kaivutöitä.
- Onko kohteessa erityishuomioitavia asioita, esimerkiksi pohjavesialue ja pohjaveden mahdollinen suojaus.

Parhaassa tapauksessa TILU-järjestelmä tunnistaisi automaattisesti vastaukset edellä oleviin asioihin asiakkaan laatiman hakemuksen perusteella. Lupa-asiantuntija voisi täydentää puuttuvat kohdat tarvittaessa. Valintojen perusteella järjestelmä tarjoaisi automaattisesti sopivimmat lausekkeet päätökselle ja niitä voisi vielä tarpeen mukaan muokata. Edellä mainittuja asioita voisi myös täydentää esimerkiksi työn tekemisen vuodenaajalla (talvella huomioitava kunnossapito) ja sillä, onko vaaraa, että työn yhteydessä rikkoutuu tai joudutaan avaamaan päällystettä.

9.3 Tiimiin kohdistuvat kehitystoimet

Lupa-asiantuntijat nostivat haastatteluissa esiin työn pakkotahtisuuden ja ehdottivat käyttöön esimerkiksi tehtävienvaihtopäiviä. Kymmenen vuoden kuluttua tehtävien vaihtopäivät määräajoin voisi olla rutiinikäytäntö. Sovi- tuin väliajoin lupa-asiantuntijat siirtyisivät päiväksi tai pariaksi työskentele- mään parityönä tai pienryhmissä. Yhdessä he ratkaisisivat erilaisia lupa- tyyppisiä, niin että päätös luotaisiin yhdessä ja kaikilla olisi mahdollisuus oppia uutta. Lisäksi voitaisiin miettiä uusia lupalausekkeita ja saada ideoita kehitystyöhön. Käytännöllä voitaisiin edistää myös niin sanotun hiljaisen tiedon siirtymistä organisaatiossa eteenpäin.

Nykytilanteessa henkilökohtaiset tavoitteet asetetaan vuodeksi. Lisäksi niitä arvioidaan puolen vuoden kohdalla niin sanotussa välikeskustelussa. Tulevaisuudessa voitaisiin tavoitteiden konkreettisuutta tehostaa jaka- malla ne pienempiin, vaikkapa vuosineljänneksien kokoihin osiin. Henkilön niin halutessaan voidaan asettaa jopa päiväkohtaisia tavoitteita. Esimies- ten työmäärän pitämiseksi kohtuullisena asiantuntijat raportoisivat lyhy- esti tavoitteiden edistymisestä varsinaisten keskustelujen välillä. Esimie- het tukisivat ja kannustaisivat tavoitteiden saavuttamiseen.

Esimiesten tulisi kehittää myös muita käytäntöjä palkitsemiseen nykyisen henkilökohtaisen palkanosan lisäksi, koska sen toimivuus on kankeaa. Sa- malla voitaisiin myös viestiä organisaation ylemmille tasoille henkilökoh- taisen palkanosan haasteista nykyistä aktiivisemmin. Tiimin ylittäessä ta- voitteensa voitaisiin antaa tiimin jäsenille esimerkiksi ylimääräisiä etäpäi- viä tai järjestää mahdollisuus osallistua jonkin hyvän puhujan luennolle. Organisaation talouden sallimalla myös ravintolaillallinen voisi tulla kysee- seen. Yksi yksinkertainen palkitsemistapa olisi, että tiimi saisi valitsema- naan päivänä lähteä kotiin jo lounaan jälkeen. Unohtaa ei sovi myöskään henkilökohtaista palkitsemista ja tunnustusta tavoitteiden saavuttami- ssa. Voisiko työnantaja esimerkiksi hankkia sähköpyörän, jonka voisi tii- min parhaalla työsuorituksella voittaa käyttöön vaikkapa puoleksi vuo- deksi?

Kehitys- ja välikeskustelut toimivat nykyisellään jo melko hyvin. Monilla lupa-asiantuntijoilla on kuitenkin osaamista, jota ei nykyisin hyödynnetä riittävästi. Näitä osaamisia voitaisiin kartoittaa kehityskeskustelujen yhtey- dessä. Esimiehen tulisi myös kirjata niitä ylös tulevia tarpeita silmällä pi- täen. Esimies ja alainen voisivat yhdessä miettiä, kuinka piileviä osaamisia voitaisiin hyödyntää työssä tulevaisuudessa. Palautteen antoon ja saami- seen kiinnitetään jatkossa enemmän huomiota, palautetta on voitava an- taa nimettömänä, mutta silti helposti. Yksi hyvä keino on esimiehen nykyi- sin kehityskeskustelussa esittämä pyyntö saada palautetta. Suorassa kas- votusten annettavassa tilanteessa vaikeimmat asiat jäävät valitettavasti helposti sanomatta. Etätöiden lisääntyessä esimiesten tulisi huomioida yk- silöllinen kohtaaminen. Sen ei tarvitse olla kuin esimerkiksi puhelinsoitto alaiselle silloin tällöin. Esimies kysyisi, miten sujuu, onko jotain, miten hän

voisi työtä edistää ja muuten keskusteltaisiin esimerkiksi työn haasteista, onnistumisista ja kuormittavuudesta. Puhelu tarjoaa aina esimiehelle tietoa enemmän kuin sähköposti tai etäviestiohjelmat.

Toimivaksi keinoksi työtapojen ja menetelmien edistämiseksi on todettu niin sanottu benchmarking. Tässä menetelmässä tutustutaan vastaavan kaltaista työtä tekevään organisaatioon ja pyritään löytämään sieltä uusia raikkaita ja tehokkaita työtapoja itselle sovellettaviksi. Keino voisi soveltua myös työlupatiimin tai jopa koko Keskitettyjen asiakaspalvelujen yksikön kehittämiseen. Lupia myönnetään yhteiskunnassa laajasti. Sopiva lupaorganisaatio, jonka toimintatapoihin perehdyttäisiin voisi olla Aluehallintovirasto, jokin kunta tai esimerkiksi ympäristöpuolella jokin lupatyypin. Esimies valitsisi delegaation tutustumaan tehtäviin toisessa organisaatiossa ja kyseinen ryhmä laatisi raportin havaintojensa pohjalta. Raportin perusteella parhaita käytäntöjä sovellettaisiin käytäntöön.

10 LOPUKSI

Tutkimustyön aikana paljastui huomattavasti uusia tai unohtuneita asioita, joita voi hyödyntää työskentelyssä työlupatiimissä, mutta myös työelämässä yleisestikin. Esimerkiksi työlupiiin liittyviin lakeihin ja säädöksiin perehtyminen oli tullut siirrettyä aina vain eteenpäin tulevaisuuteen. Tässä tutkimuksessa ne tuli käytyä läpi järjestelmällisesti ja perinpohjaisesti. Samalla paljastui se, että niissä on hyvinkin tarkkaa ja asiallista tietoa käytettäväksi, vaikka lakitekstiä usein pidetään hyvin vaikealukuisena kapulakielinä. Lakiasioihin perehtyminen tarjosi myös uutta tietoa ELY-keskuksesta työnantajana. Laissa muun muassa määritellään hyvinkin tarkkaan ELY-keskuksen organisaatorakenne ja tiettyihin virkoihin asetetut vaatimukset. Yllätyin siitä, kuinka tarkkaan laissa ohjataan ja määrätään ELY-keskuksen toiminnasta. Työ tarjosi loistavan tilaisuuden kerrata tekstinkäsittelytaitoja sekä Excel-ohjelman käyttötaitoa.

Työ mahdollisti myös ammatillisen kehittymisen. Laaja selvitys työlupien tyypeistä, lupapäätöksen rakenteesta ja asiakkaiden näkemyksistä auttaa kohdentamaan omaa työpanosta niihin asioihin, joissa sitä eniten tarvitaan. Mielenkiintoinen yksittäinen selvityskohde oli perehtyminen Ruotsin ja Tanskan työlupia vastaavien lupien käsittelymalliin, siitä saatiin myös konkreettisia kehitysideoita sähköisen asioinnin jatkokehittämiseksi. Toivon, että tutkimustyötäni hyödynnetään työlupatoiminnan kehittämisessä entistä tehokkaammaksi. Samalla luotan siihen, että mielessä pidetään myös työntekijöiden huomiointi ja hyvinvointi, mutta myös asiakasnäkökulmat. Positiivisena asiana voi todeta, että työlupatoiminta on kokonaisuutena hyvällä tolalla sekä asiakkaiden että työlupatiimin jäsenten kokeamana. Työlupatoiminnassakin kehityksen tulee jatkua, mutta tärkeää olisi myös selvittää luvattomasti tehtävien töiden määrää ja miettiä ratkaisukeinoja sekä sanktioita niille.

Työn ohjaus sujui Hämeen ammattikorkeakoulun sekä työn ohjaajan eli Janne Raution toimesta mallikkaasti. Sain apua aina kun sitä kaipasin ja ohjaaja antoi vinkit ja ohjeistukset havainnollisesti sekä perustellusti. Vastavasti tarjottiin myös tilaa työn tekemiselle, silloin kun sitä tarvitsin. Kiitokset haluaisin antaa myös esimiehelleni, työlupatiimille sekä yksittäisille ELY-keskuksen kollegoille, joista oli merkittävä apu työn viemisessä eteenpäin. Suurin yksittäinen kiitos kuuluu kuitenkin vaimolleni, sillä ilman hänen joustamistaan ja tukeaan ei näin laajan työn tekeminen tällä aikataululla olisi ollut mahdollista.

LÄHTEET

Aitio Finland. (2020). Erikoisohjelmistoja koska työpäivien pitää sujua. Haettu 25.2.2020 osoitteesta <https://aitiofinland.com/>

Aluehallintovirasto. (2012). Näkyvä varoitusvaatetus. Haettu 6.3.2020 osoitteesta tyosuojelu.fi/documents/14660/2426906/Näkyvä_varoitusvaatetus_TSO_44_2012.pdf/7ac08498-4258-4b61-8c9c-9fca3fdb0414

Arkistolaitos. (2010). Opas säilytysaikojen määrittelyn periaatteiksi. Kansallisarkisto 22.9.2010. Haettu 13.2.2020 osoitteesta <https://docplayer.fi/299242-Kansallisarkisto-22-9-2010-opas-sailytysaikojen-maarittelyn-periaatteiksi.html>

Atlassian. (2020). Jira Software – Ketterien kehitystiimien ykköstyökalu. Haettu 25.2.2020 osoitteesta <https://www.atlassian.com/fi/software/jira>

Bekendtgørelse om gravearbejder i offentlige vejarealer og private fællesveje i byer og bymæssige områder 1650/2015. Haettu 12.3.2020 osoitteesta <https://www.retsiformtion.dk/Forms/R0710.aspx?id=176258>

Elpac. (2020). Rebloc-turvakaide. Haettu 21.3.2020 osoitteesta <https://elpac.fi/fi/tuote/rebloc-turvakaide/>

ELY-keskus. (2019). Liikenteenohjaussuunnitelmat. Haettu 27.2.2020 osoitteesta <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/liikenteenohjaussuunnitelmat>

ELY-keskus. (2019). Tienpidon pitkä historia: kuokasta älykkään teknologian hyödyntämiseen. Haettu 11.11.2019 osoitteesta <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/tienpidon-pitka-historia>

ELY-keskus. (2020). Työlupa tiealueella työskentelyyn. Haettu 20.2.2020 osoitteesta <https://ely-keskus.fi/web/ely/tyolupa-tiealueella-tyoskentelyyn>

Hallintolaki 434/2003. Haettu 25.11.2019 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030434>

Heikkilä, T. (2014). *Tilastollinen tutkimus*. Helsinki: Edita.

Jokinen, J. (2017). Yhteinen sävel löytyi nopeasti. Aitio Finland Oy. Haettu 11.11.2019 osoitteesta <https://aitiofinland.com/asiakaskokemuksia/ely/>

Jordabalk 994/1970. Haettu 11.3.2020 osoitteesta https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/jordabalk-1970994_sfs-1970-994

Heikniemi, J. (2002). Kuinka lainsäädäntö rakentuu? Haettu 20.2.2020 osoitteesta <http://www.heikniemi.fi/kiri/jur/yleinen/oikrak.html>

Knuutila, J. (2016). Talkoo- ja siivoustyöt maanteiden tiealueilla. Haettu 21.3.2020 osoitteesta <https://www.edus-kunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-55807.pdf>

Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 897/2009. Haettu 16.2.2020 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2009/20090897>

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005. Haettu 17.2.2020 osoitteesta: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>

Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa 13/2013. Haettu 13.2.2020 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030013#a9.8.2019-908>

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2018). Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö; Rakennelmien sijoittamisen menettelyiden oikeudellinen tarkastelu. Haettu 13.3.2020 osoitteesta http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160715/LVM_03_2018_Mainokset_ja_rakennelmat.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liikennevirasto. (2015). Liikenneviraston ohjeita 2/2015; Liikenne tietyömaalla – Yleiset käytännöt ja turvallisuusvaatimukset. Haettu 2.3.2020 osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2015-02_liikenne_tietyomaalla_web.pdf

Liikennevirasto. (2017). Liikenneviraston ohjeita 28/2017; Liikenne tietyömaalla – Tienrakennustyömaat. Haettu 4.3.2020 osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2017-28_tienrakennustyomaat_web.pdf

Liikennevirasto. (2018a). Liikenneviraston ohjeita 4/2018; Liikenne tietyömaalla – Lyhytaikaiset ja luvanvaraiset työt. Haettu 3.3.2020 osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-04_lyhytaikaiset_luvanvaraiset_web.pdf

Liikennevirasto. (2018b). Liikenneviraston ohjeita 2/2018; Sulku- ja varoituslaitteet – Laatuvaatimukset ja käyttö – Toteuttamisvaiheen ohjaus. Haettu 3.3.2020 osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-02_sulku_varoituslaitteet_web.pdf

Liikennevirasto. (2018c). Liikenneviraston määräys; Määräys johtojen ja rakenteiden sijoittamisesta maantien tiealueelle. Haettu 6.3.2020 osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lm_2018_tiealueen_johdot_web.pdf

Liikennevirasto. (2018d). Liikenneviraston ohjeita 6/2018; Vesihuoltoverkostot ja maantiet. Haettu 10.3.2020 osoitteesta: https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-06_vesihuoltoverkostot_maantiet_web.pdf

Lov om offentlige veje 1520/2014. Haettu 12.3.2020 osoitteesta <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=167290>

Lov om vegar 23/1963. Veglova. Haettu 11.3.2020 osoitteesta https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1963-06-21-23#KAPITTEL_5

Oikeuslaitos. (2020). Viranomaisen ratkaisusta voi valittaa hallinto-oikeuteen. Haettu 12.2.2020 osoitteesta <https://oikeus.fi/fi/index/laatikot/viranomaisenratkaisustavalittaminen.html>

Saastamoinen, A. (2019). Vuoden kuluttua eivät dronet enää ilman lupia lentele – uusi EU-asetus vaatii lennättäjiltä kurssin ja tentin. *Iltalehti* 6.7.2019. Haettu 22.2.2020 osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/4de3186f-58db-4123-a096-f7547366869c>

Salonen, I. (2019). Putoammeko digitalisaation vauhdista? *Tekniikan maailma* 01, s. 66.

Statens vegvesen. (2020). Arbeidsvarsling. Søknad om arbeidsvarsling på riks- eller fylkesveg. Haettu 11.3.2020 osoitteesta <https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/arbeidsvarsling>

Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö (SPEK). (2020). Tieturva 1 ja 2. Haettu 29.2.2020 osoitteesta <https://www.spek.fi/koulutus/turvallisuuskortit/tieturva-1-ja-2/>

Tieliikenneasetus 182/1982. Haettu 23.2.2020 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820182>

Tieliikennelaki 267/1981. Haettu 27.2.2020 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>

Tienpidon Luvat –järjestelmä (ei julkinen). (2020). Työluvut. Haettu 11.2.2020 osoitteesta <https://tienpidonluvut.codecenter.fi/browse/TYOLUVAT-5056>

Traficom. (2020). Uusi tieliikennelaki tulee voimaan 1.6.2020. Haettu 23.2.2020 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/tieliikennelaki2020>

Trafikverket. (2020). Ansökan Ledningsärenden väg. Haettu 11.3.2020 osoitteesta <https://e-tjanster-ka.trafikverket.se/Ledningsarenden/>

Trafikverket. (2017). Ledningsarbete inom det statliga vägområdet. Haettu 11.3.2020 osoitteesta https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/48282/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_227_ledningsarbete_inom_d_et_statliga_vagomradet.pdf

Trafikverket. (2016). Upplag av virke och skogsbränsle vid allmän och enskild väg. Haettu 11.3.2020 osoitteesta <https://www.skogsstyrelsen.se/globalassets/bruka-skog/avverkning/upplag-av-virke-folder.pdf>

Työterveyslaitos. (2020). Suojavaatetus – Erittäin näkyvä vaatetus. Haettu 6.3.2020 osoitteesta <https://www.ttl.fi/tyoymparisto/henkilonsuojaimet/kaytto-ja-valinta/suojavaatetus-erittain-nakyva-vaatetus/>

Valtioneuvosto. (2018). Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuosina 2019 ja 2020. Haettu 25.11.2019 osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f805fde33>

Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 1373/2018. Haettu 20.2.2020 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20181373>

Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuosina 2019 ja 2020. Haettu 25.11.2019 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20181372>

Valtion maksuperustelaki 150/1992. Haettu 19.2.2020 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1992/19920150>

Valtiovarainministeriö. (2019). Digitalisaation edistämisen ohjelma. Haettu 14.2.2020 osoitteesta <https://vm.fi/digitalisaation-edistamisen-ohjelma>

Virk. (2020). Tanskan lupahakuportaali. Haettu 12.3.2020 osoitteesta <https://indberet.virk.dk/>

Väglag 948/1971. Haettu 11.3.2020 osoitteesta https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vaglag-1971948_sfs-1971-948

Väylävirasto. (2019a). Väyläviraston ohjeita 24/2019; Puun käsittely maantiellä. Haettu 11.3.2020 osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2019-24_puun_kasittely_web.pdf

Väylävirasto. (2019b). Väyläviraston ohjeita 27/2019; Päällysteiden paikkaus. Haettu 13.4.2020 osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2019-27_paallysteiden_paikkaus_web.pdf

HAASTATTELUT

Konsultin haastattelu, joka valmistelee työlupapäätöksiä. Skype-haastattelu, äänitetty. 21.2.2020.

Lupa-asiantuntijan A haastattelu. Äänitetty, 26.2.2020.

Lupa-asiantuntijan B haastattelu. Skype-haastattelu, äänitetty 16.3.2020.

Lupa-asiantuntijan C haastattelu. Skype-haastattelu, äänitetty 23.3.2020.

KUVAT

Kuva 1. Työlupiin liittyvä lainsäädäntö, määräykset ja ohjeet. Löytyy sivulta 4.

Kuva 2. Liikenteenohjaussuunnitelma liikenteen pysäyttämistä vaativassa työssä. (ELY-keskus, 2019). Löytyy sivulta 16.

Kuva 3. Liikenteenohjaussuunnitelma ajoradan ulkopuolella tehtävälle työlle. (ELY-keskus, 2019). Löytyy sivulta 18.

Kuva 4. Rebloc –turvakaide. Valmistajan mukaan mahtuu pieneen tilaan ja antaa suuren suojausluokan (Elpac, 2020). Löytyy sivulta 20.

Kuva 5. Törmäysvaimentimella (TMA) varustettu suoja-ajoneuvo (Liikennevirasto, 2018b, s. 42). Löytyy sivulta 25.

Kuva 6. Vasemmalla tavallinen työhaalari, jota ei hyväksytä käytettäväksi työhön maantiellä, keskellä ja oikealla luokan 3 varoitus-vaatetus (Aluehallintovirasto, 2012). Löytyy sivulta 29.

Kuva 7. Työluvan erilaiset hakutavat. Löytyy sivulta 35.

Kuva 8. Gadget eli pienoishjelma vuosittain saapuneista työlupahakemuksista (Tienpidon Luvat –järjestelmä, 2020). Löytyy sivulta 37.

Kuva 9. TILU-järjestelmän välilehdet, joiden kautta työlupahakemus ratkaistaan (Tienpidon Luvat –järjestelmä, 2020). Löytyy sivulta 38.

Kuva 10. Työluvan nimirivin rakenne ja diaarinumeron osien selitykset. Löytyy sivulta 38.

Kuva 11. TILU-järjestelmän päätös -välilehden näkymä. Kuvan luettavuuden vuoksi siitä on rajattu pois oikeassa reunassa sijaitsevat lisää vakio-teksti -laatikot (Tienpidon Luvat –järjestelmä, 2020). Löytyy sivulta 40.

Kuva 12. Sopivien liikenteenohjaussuunnitelmien valintaikkuna TILU-järjestelmässä. Valittavana on 118 erilaista liikenteenohjaussuunnitelmaa (Tienpidon Luvat –järjestelmä, 2020). Löytyy sivulta 42.

Kuva 13. Työlupien käsittelyaika 2019, mukaan otettu päätökset, jotka ratkaistu 0-30 päivässä. Löytyy sivulta 47.

Kuva 14. Työlupien jakautuminen erilaisiin luokkiin. Löytyy sivulta 63.

Kuva 15. Vastaajan edustama taho. Löytyy sivulta 66.

Kuva 16. Vastaajien erilaisia työluvan hakutapoja. Löytyy sivulta 66.

Kuva 17. Luvansaajan arvio luvan hakemisen helppoudesta (1= vaikea, 5 = erittäin helppo). Löytyy sivulta 67.

Kuva 18. Vastaajien arvio lupamaksun kohtuullisuudesta. Löytyy sivulta 69.

Kuva 19. Vastaajien mielipide lupamaksun porrastamiseen. Löytyy sivulta 69.

Kuva 20. Vastaajien ilmoitus hakemuksen käsittelyajasta. Löytyy sivulta 70.

Kuva 21. Hakijoiden keinoja löytää sopiva liikenteenohjaussuunnitelma. Löytyy sivulta 71.

Kuva 22. Asiakkaiden näkemys lupapäätöksen selkeydestä. Löytyy sivulta 72.

Kuva 23. Lupapäätöksen lukeminen. Löytyy sivulta 73.


TAULUKOT

Taulukko 1. Tieturva 1 ja 2 -koulutusten vaadittavuus eri tehtävissä (Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö, 2020). Löytyy sivulta 21.

Taulukko 2. Työlupapäätösten maksuttomuuden perusteet (Valtion maksuperustelaki 150/1992 § 6). Löytyy sivulta 53.

Taukukko 3. Muutosehdotukset päätöksen rakenteeseen. Löytyy sivulta 89.

TILU-JÄRJESTELMÄN LUPA-ASiantuntijan Työpöytä, Näkymän Vasen Puoli


[Työpöytä](#)
[Luvat ja sopimukset](#)
[Hakemukset](#)
[Boards](#)
[Kuntakohtaiset ilmoitukset](#)
[Luo uusi hakemus](#)

[Markuksen työpöytä](#)
[Markuksen työluvut](#)
[Suoja-alue](#)

Markuksen työluvut

Rajauksen osumat: Käsitteilyä odottavat työluvahakemukset

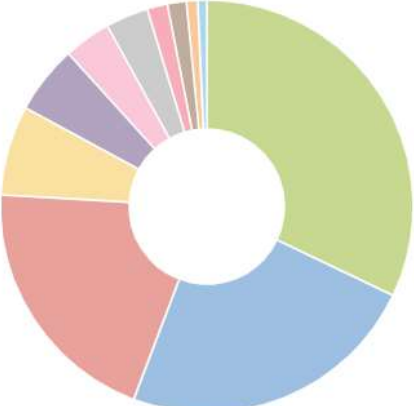
| Hakemustyyppi | Yhteenveto | Prioriteetti | Hakemuksen saapumispm | Haettu alkamispm ↑ |
|---------------|---|--------------|-----------------------|--------------------|
| ⚠️ | Työluva: PIRELY/9170/2019 [redacted] yt 16965, Pihtipudas | ↑ | 14.11.2019 | 18.11.2019 |
| ⚠️ | Työluva: PIRELY/9157/2019 [redacted] yt 11729, Mäntsälä | ↓ | 13.11.2019 | 28.11.2019 |

Hakemukset 1 ... 2 hakemusta yhteensä 2

Tilastoja hakemuksista: Käsitteilyssä olevat työluvahakemukset (Vastuuhenkilö)

| Vastuuhenkilö | Lukumäärä | Percentage |
|------------------------------|-----------|------------|
| [redacted] | 2 | 12% |
| [redacted] | 1 | 6% |
| Markus Seppälä | 1 | 6% |
| [redacted] | 8 | 47% |
| [redacted] | 2 | 12% |
| Vastuuhenkilöä ei määritetty | 3 | 18% |
| Yhteensä | 17 | |

Tilasto: 2019 käsitellyt työluvahakemukset



Vastuuhenkilö
Hakemuksia yhteensä: 1137

| | |
|------------------------------|-----|
| [redacted] | 365 |
| [redacted] | 269 |
| [redacted] | 229 |
| Markus Seppälä | 80 |
| [redacted] | 61 |
| [redacted] | 42 |
| [redacted] | 38 |
| Vastuuhenkilöä ei määritetty | 17 |
| [redacted] | 10 |
| [redacted] | 8 |
| Muu... | 18 |

TILU-JÄRJESTELMÄN LUPA-ASiantuntijan Työpöytä, Näkymän Oikea Puoli

Haku

Rajauksen osumat: Oma työjono - työluvut

| Yhteenveto | Prioriteetti | Hakemuksen saapumispvm | Haettu alkamispvm ↑ | Tila |
|---|--------------|------------------------|---------------------|--------------|
| Työlupa: PIRELY/9051/2019 [redacted] vt 8, Pyhäjoki | ↓ | 07.11.2019 | | KÄSITTELYSSÄ |

Hakemukset 1 ... 1 hakemusta yhteensä 1.

Rajauksen osumat: Omat hyväksytyt työluvut

Ei hakemuksia.

Rajauksen osumat: Omat laskutusvalmiit luvat - Työluvut

| Hakemustyyppi | Yhteenveto | Hakemuksen saapumispvm | Tila | Käsitelty |
|---------------|--|------------------------|----------------|------------|
| ⚠ | Työlupa: PIRELY/9106/2019, [redacted] st 353, Kouvola | 11.11.2019 | LASKUTUSVALMIS | 12.11.2019 |
| ⚠ | Työlupa: PIRELY/9049/2019 [redacted] st 140, Lahti | 08.11.2019 | LASKUTUSVALMIS | 13.11.2019 |
| ⚠ | Työlupa: PIRELY/9042/2019 [redacted] yt 5542, Kuopio | 08.11.2019 | LASKUTUSVALMIS | 12.11.2019 |
| ⚠ | Työlupa: PIRELY/8967/2019 [redacted] yt 16461, Kuopio | 05.11.2019 | LASKUTUSVALMIS | 12.11.2019 |
| ⚠ | Työlupa: PIRELY/8961/2019 [redacted] yt 14073, Hollola | 05.11.2019 | LASKUTUSVALMIS | 13.11.2019 |

Hakemukset 1 ... 5 hakemusta yhteensä 5.

Lupamäärät vuosittain - Saapuneet työluvahakemukset

| Kuukausi | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------|------|------|------|------|
| tammikuu | 100 | 120 | 150 | 180 |
| helmikuu | 100 | 150 | 200 | 250 |
| maaliskuu | 100 | 200 | 250 | 300 |
| huhtikuu | 150 | 300 | 350 | 400 |
| toukokuu | 250 | 400 | 450 | 500 |
| kesäkuu | 350 | 500 | 550 | 600 |
| heinäkuu | 450 | 600 | 650 | 700 |
| elokuu | 550 | 700 | 750 | 800 |
| syyskuu | 650 | 800 | 850 | 900 |
| lokakuu | 750 | 900 | 950 | 1000 |
| marraskuu | 850 | 1000 | 1050 | 1100 |
| joulukuu | 900 | 1100 | 1150 | 1200 |

TILU-JÄRJESTELMÄN LUVAN KÄSITTELYNÄKYMÄ



Työluvut / TYOLUVAT-5039

Työluva: PIRELY/853/2020, [REDACTED], ry, vt 9, Kangasala

Muokkaa

Kommentoi

Aseta vastuuhenkilö

Lisää toimintoja ▾

Siirrä odottaa tilaan

Siirrä hyväksyttäväksi

Työnkulku ▾

Hakemuksen tiedot

Tyyppi: Työluva

Tila:

KÄSITTELYSSÄ

Prioriteetti: ↓ Normaali

| Yleiset tiedot | Hakijan tiedot | Työkohteen sijainti | Päätös | Tienpitoviranomaisen yhteyshenkilö | Liikenteenohjaus | Liikenteenohjaukuvat |
|--------------------|----------------|---------------------|--------|------------------------------------|------------------|----------------------|
| Tarkentavat tiedot | | | | | | |

Hakemuksen diaarinumero *: PIRELY/853/2020
 Päätöksen diaarinumero: PIRELY/853/2020
 Kunta *: Kangasala
 ELY *: Pirkanmaan ELY-keskus
 Tienro *: 9
 Tien nimi *: TURKU-KUOPIO-NIIRALA
 Käsittelyaika: 5 päivää
 Hakemuksen kieli: Suomi

Liitteet

Drop files to attach, or browse.

Hakemus PIRELY_853_2020.pdf

1.27 MB

2 days ago

Tapahtumat

| Kaikki | Kommentit | Muutoshistoria | Tapahtumat | Työnkulun yhteenveto |
|--------|-----------|----------------|------------|----------------------|
|--------|-----------|----------------|------------|----------------------|

Hakemukselle ei ole vielä kirjattu kommentteja.

Kommentoi

ESIMERKKI TYÖLUPAPÄÄTÖKSESTÄ: ETUSIVU



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

LUPAPÄÄTÖS

12.03.2020

PIRELY/1686/2020

██████████
██████████
██████████
28130 PORI

Lupa työskennellä maanteiden 8, 27, 28, 67, 87, 673, 870, 7771, 17093, 28501, 28502, 28511 ja 28533 tiealueella, Teuva, Närpiö, Kaskinen, Kalajoki, Alavieska, Ylivieska, Nivala, Kärämäki, Pyhäntä, Iisalmi, Rautavaara, Sotkamo

1 Hakemus

██████████ on hakenut lupaa maanteiden 5, 8, 27, 28, 67, 86, 87, 673, 787, 870, 7771 ja 17093 tiealueella työskentelyyn ajalle 16.03.2020 – 29.03.2020.

Portaaleita poistetaan/käännetään ja valaisinyölväitä poistetaan erikoiskuljetuksen tieltä. Risteysten täyttöä sekä liikenteenjakajien loivennuksia tehdään reitille. Kohteet palautetaan ennalleen mahdollisimman nopeasti.

Erillisten liitteiden mukaisesti

Kunta: Teuva, Närpiö, Kaskinen, Kalajoki, Alavieska, Ylivieska, Nivala, Kärämäki, Pyhäntä, Iisalmi, Rautavaara, Sotkamo

2 Päätös

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) myöntää hakijalle työluvan seuraavasti:

Liikenneympäristön tilapäinen muokkaaminen erikoiskuljetuksien mahdollistamiseksi, liikenteenohjaustyöt

Työkohteen sijainti

Maantiet 8 (TURKU-OULU), 27 (KALAJOKI-IISALMI), 28 (KOKKOLA-KAJAANI), 67 (KASKINEN-SEINÄJOKI), 87 (IISALMI-NURMES), 673 (VAASA-NÄRPIÖ), 870 (KAJAANI-RAUTAVAARA), 7771 (SIIPO-RAHJAN SATAMA), 17093 (BÄCKLIDEN), 28501 (TAANILAN KIERTOLIITTYMÄ, YLIVIESKA), 28502 (UIMAHALLIN KIERTOLIITTYMÄ, YLIVIESKA), 28511 (KOKKOLA-KAJAANITIE KIERTOLIITTYMÄ, KÄRSÄMÄKI), 28533 (TIILIMAAN KIERTOLIITTYMÄ ja NIVALA)

Huom: Yksittäisiä liikenteenohjauslaitteiden tai liikennemerkkien poistoja ei erikseen eritellä tässä luvassa, sillä ne voidaan poistaa voimassa olevan erikoiskuljetusluvan turvin. Näin voidaan toimia silloin, kun

LIIKENTEEN ASIAKASPALVELU

Puhelinnumero 0295 020600
liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi
www.ely-keskus.fi

Yliopistonkatu 38
PL 297
33101 Tampere

ESIMERKKI TYÖLUPAPÄÄTÖKSESTÄ: TYÖKOHTEIDEN YKSILÖINTI

| | |
|------------|------------------|
| LUPAPÄÄTÖS | 2 (29) |
| 12.03.2020 | PIRELY/1686/2020 |

merkit ovat poistettavissa nopeasti ilman koneiden käyttöä. Lisäksi vaatimuksena on, että merkit palautetaan heti kuljetuksen ohitettua kohdan. Tällaisia helposti poistettavia merkkejä ja liikenteenohjauslaitteita ovat esimerkiksi liikenteenjakkamerkit. Suuremmat ja koneita vaativat poistot ja liikenneympäristön muut muutokset eritellään tässä luvassa, esimerkiksi jakajien muokkaukset, portaalien purut, liittymien reunojen täytöt ja valaisinylväiden poistot.

Työkohteet ovat listattu reitin mukaiseen järjestykseen.

Reitti 1 Teuva-Kaskinen:

673 / 18 / 0 : Keskijakajan täyttö yliajettavaksi
 8 / 223 / 10 : Mursketäyttö risteykseen.
 17093 / - / - : Puuston raivaus / oksien poisto (huom. kaadettavien puiden tulee sijaita tien sisäluisassa tai ojan pohjalla. Yli 1,0 m vaakaetäisyydellä ojanpohjan ulkouolella olevia puita ei saa kaataa, mutta niistä voi poistaa oksia tarpeen mukaan)
 17093 / 1 / 3820 : Liikenteenjakkajien täyttö yliajettaviksi.
 67 / - / - : Puuston raivaus / kaato (huom. kaadettavien puiden tulee sijaita tien sisäluisassa tai ojan pohjalla. Yli 1,0 m vaakaetäisyydellä ojanpohjan ulkouolella olevia puita ei saa kaataa, mutta niistä voi poistaa oksia tarpeen mukaan)
 67 / 1 / 1925 : Puoliportaalin kääntö (tai tarvittaessa purku)

Reitti 2 Kalajoki- Talvivaara:

7771 / 1 / 3935 : Kalajoen sataman porttia vastapäätä, risteyksen täyttö murskeella tai vastaavalla.
 27 / 1 / 10 : Vt 8/ Vt 27 risteyksessä jakajan loivennus yliajettavaksi.
 27 / 3 / 6110 : Portaalin purku
 27 / 4 / 9045 : Portaalin purku
 28501 / - / - : Taanilan kiertoliittymä. Keskiön täyttö murskeella tai pohjan vahvistus teräslevyillä yliajettavaksi. Myös 3 kpl valaisimen poisto.
 28502 / - / - : Uimahallin kiertoliittymä. Viisteessä olevia luonnonkiviä ei ole lupa poistaa. Loivenuksen teko tulee hoitaa kivituhkalla tai vastaavalla. Lisäksi kiertoliittymästä myös 4 kpl valaisimen poisto.
 27 / 6 / 1940 – 6 / 2150 : Portaalien poisto.
 28533 / - / - : Tiilimaan kiertoliittymä. Kahden liikenteenjakkajan loivennus yliajettavaksi.
 28511 / - / - : Kokkola-Kajaanin kiertoliittymä. Yhden valaisinylvään poisto ja täyttö viereiselle pyörätielle. Huom. Luvansaaja vastuussa mikäli jkpp-väylä vaurioituu kuljetusten yhteydessä.
 28 / 37 / 2150 : Portaalin poisto.
 87 / 1 / 30 : Jakajan loivennus, tarvittaessa mursketäyttö tai vastaava sekä rampin yläpäästä valaisinylvään poisto.
 87 / 10 / 12950 : Risteykseen täyttö murskeella tai vastaavalla.
 870 / 11 / 6265 : Risteykseen täyttö murskeella tai vastaavalla.

ESIMERKKI TYÖLUPAPÄÄTÖKSESTÄ: LUPAKOHTAISET OHJEET

LUPAPÄÄTÖS

3 (29)

12.03.2020

PIRELY/1686/2020

Alla mainitulle tieosavälille sallitaan yhdistelmien tilapäinen pysäyttäminen ajoradalle ja liikenteen kierrättäminen läheisen puunlastauspaikan kautta. Luvansaajan tulee saada lupa kiinteistönomistajalta ja huolehdittava kiertotien asianmukaisesta opastuksesta ja kunnossapidosta.

Kiertotien liikennejärjestelyt (Opastusmerkit, nopeuden alentamiset, sulkuaidat) tulee katsoa luvassa mainitun ELY-keskuksen yhteyshenkilön kanssa.

Yhteyshenkilöt: [REDACTED]

Puhelinnumerot: [REDACTED]

Sähköposti: [REDACTED]

87 / 6 / 1610 – 6 / 1760

Työn suorittaminen

Lupa liittyy erikoiskuljetuslupiin 620/2020 ja 1973/2020.

Väistämisvelvollisuus-, varoitus- ja ohjausmerkit on palautettava aina heti kuljetuksen (tai kaikkien letkaan kuuluvien ylimittaisten kuljetusten) ohitettua kohdan.

Työ tulee toteuttaa siten, että yleiselle liikenteelle aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa.

Työkoneen tai laitteen tielle, tien varusteille ja tien luiskille aiheuttamat vauriot on korjattava. Tiealue on palautettava samaan kuntoon kuin se oli ennen työtä.

Liikennemerkkejä ei saa jättää maahan merkkipuoli alaspäin. Lisäksi säilytyksessä on huomioitava, että esim. väärään suuntaan osoittava tienviitta tms. ei johda tienkäyttäjää harhaan. Mahdollisuuksien mukaan merkien tulee olla koko ajan tienkäyttäjän nähtävissä ja käytettävissä.

Tiealueella on paikoin nurmikkoja. Mikäli nurmi vaurioituu on tilalle istutettava uusi nurmi.

Luvassa varataan mahdollisuus tehdä viimeistelytyötä 31.05.2020 asti, mikäli kaikkia tiealueen ennalleen palauttamiseksi tehtäviä töitä ei saada talvella tehtyä (esim. uuden nurmikon istutus).

Portaalien purku

Portaalin ortta ei saa nostaa vain toisesta päästä, vaan se on irroitettava kokonaan ja nostettava pois molemmista päistä samanaikaisesti kohtisuoraan ylöspäin. Noudatettava portaaliryönteihin ohjetta.

ESIMERKKI TYÖLUPAPÄÄTÖKSESTÄ: YHTEYSTIEDOT, PERUSTELUT, LIIKENTEENOHJAUS

LUPAPÄÄTÖS

5 (29)

12.03.2020

PIRELY/1686/2020



Liikenteenohjauksen vastuhenkilö:

Ilmoitettava ELY-keskuksen yhteyshenkilölle viimeistään kaksi arkipäivää ennen työn aloittamista

5 Päätöksen perustelut

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 §:n mukaan "Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle".

"Jollei 1 tai 3 momentista taikka 8 §:n 1 momentista tai 42 a §:n 1 momentista muuta johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lupaa."

Hakemuksen mukainen työ ei aiheuta vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle eikä vaaranna liikenneturvallisuutta, kun työssä huomioidaan ja noudatetaan "Liikenne tietyömailla" -sarjan ohjeissa asetettuja vaatimuksia ja tässä luvassa annettuja lupamääräyksiä tiealueella työskentelylle.

6 Liikenteenohjaus ja tilapäinen nopeusrajoitus

Hakemuksen liikenteenohjaussuunnitelman lisääminen

Päätökseen on lisätty Väyläviraston liikenteen pysäyttämistä / ohjaamista esittävät mallikuvat, joiden periaatteiden mukaisesti liikenteenohjaus tulee järjestää. Suunnitelmia tulee soveltaa tilanteen mukaan, sopiviksi erilaisiin työtilanteisiin. Täysin kaikkiin työtilanteisiin sopivia mallikuvia ei päätökseen saada lisättyä, koska työkohteita on useita ja ne eroavat osin toisistaan, tämän vuoksi suunnitelmien soveltaminen kuhunkin työkohteeseen on tarpeen. Suunnitelmilla pyritään varmistamaan, että työkohteen liikennejärjestelyt suoritetaan niin, ettei työmaasta aiheudu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 §:n mukaista vaaraa liikenteelle. Mikäli liikenne joudutaan pysäyttämään, saa pysäytyksen kesto olla enintään 10 minuuttia kerrallaan. Liikenteen käsiohjaus tai liikenteen pysäyttäminen on Liikenneviraston ohjeiden mukaan sallittu vain nopeusrajoituksen ollessa 50 km/h tai alle. Mikäli työ on lyhytaikaista (ts. suunnitelman mukaisten liikennemerkkien asennus veisi kauemmin kuin itse työ, esimerkiksi liikenteenohjauslaitteiden poisto käsin), voidaan

ESIMERKKI TYÖLUPAPÄÄTÖKSESTÄ: LIIKENTEENOHJAUS, LUPAEHDOT

LUPAPÄÄTÖS

8 (29)

12.03.2020

PIRELY/1688/2020

työ suorittaa ilman liikenteenohjaussuunnitelman mukaisten merkkien asennusta. Tällöin työ tulee tehdä erityistä varovaisuutta noudattaen ja liikennettä tulee varoittaa autoilla / kalustolla joihin on asennettu riittävä määrä ruskeankeltaista varoitusvaloa näyttäviä varoitusvalaisimia. Työntekijöillä tulee olla asianmukainen, säädökset täyttävä vaatetus. ELY-keskuksen yhteyshenkilöltä saa tarvittaessa tarkemmat ohjeet työn suorittamiseen.

Työssä on noudatettava Väyläviraston ohjeluettelossa olevia ohjeita:

- Liikenne tietyömaalla, Yleiset käytännöt ja turvallisuusvaatimukset
- Liikenne tietyömaalla, Lyhytaikaiset ja luvanvaraiset työt
- Sulku- ja varoituslaitteet: Laatuvaatimukset ja käyttö - Toteuttamisvaiheen ohjaus
- Liikenne tietyömaalla, Tienrakennustyömaat

Tilapäinen nopeusrajoituspäätös:

ELY-keskus on tieliikennelain 25 §:n nojalla päättänyt tilapäisistä nopeusrajoituksista kohdassa 2 mainitulle tieosuudelle seuraavin ehdoin:

- Alennettua nopeusrajoitusta tulee käyttää vain silloin kuin se työ- ja liikenneturvallisuuden kannalta on välttämätöntä. Muuna aikana merkit on poistettava tai peitettävä.
- Työmaan alennettu nopeusrajoitus päätetään nopeusrajoitusmerkillä, jossa on tien alkuperäinen nopeusrajoitus
- Nopeusrajoituksen muutoksista on pidettävä kirjaa kolmansia osapuolia varten esimerkiksi työmaapäiväkirjassa.

7 Lupaehdot

Luvansaaja vastaa kustannuksellaan kaikesta haitasta ja vahingosta joka luvan tarkoittamasta työstä aiheutuu tien rakenteille ja laitteille, tieliikenteelle tai kolmannelle osapuolelle.

Kohteissa tulee pitää alkutarkastus ennen työn aloitusta ja valokuvata kohteet.

Työkoneen tai laitteen tielle ja tien luiskille aiheuttamat vauriot on korjattava. Työkoneiden liikkumisesta ajoradalle kantautunut maa-aines yms. on siivottava välittömästi pois. Työkohteen viimeistelytyöt tulee tehdä ennen lopputarkastusta.

Jos työtä ei pystytä tekemään lupapäätöksen voimassaoloaikana, tulee lupapäätös uusia viimeistään kaksipäivää ennen lupapäätöksen voimassaoloajan päättymistä. Käsittelyajoissa tulee huomioida myös normaalit loma-ajankohdat. Viitteenä käytetään tämän lupapäätöksen numeroa. Jatkolupaa haetaan sähköpostiosoitteesta tyoluvat@ely-keskus.fi.

Talvikunnossapito

ESIMERKKI TYÖLUPAPÄÄTÖKSESTÄ: LUPAEHDOT

LUPAPÄÄTÖS

7 (29)

12.03.2020

PIRELY/1686/2020

Lupapäätöksen mukaisten töiden toteuttamisaika ulottuu ELY-keskuksen talvikunnossapitokaudelle 1.10.2019 - 30.4.2020. Mikäli luvansaajan tekemät työt estävät maantien tai kevyen liikenteen väylän kunnossapitotöiden tekemisen normaalisti käytössä olevalla kalustolla, tulee luvansaajan sopia ELY-keskuksen edustajan kanssa mahdollisesti aiheutuvien lisäkustannusten korvaamisesta ennen työn aloittamista. Työhön käytetyllä tienosalla on talvikunnossapitotyöt tehtävä luvansaajan kustannuksella samaan palvelutasoon kuin muulla maantiellä ja/tai kevyen liikenteen väylällä ennen sen avaamista yleiselle liikenteelle. Työn vuoksi mahdollisesti tarvittavasta erillisestä liukkaudentorjunnasta on sovittava ennen työn aloitusta. Luvansaaja vastaa siitä, että edellä olevista toimenpiteistä on sovittu ELY-keskuksen edustajan kanssa tarkemmin ennen työn aloittamista aloitustarkastuksessa.

Ennen työn aloittamista luvansaajan on otettava yhteyttä ELY-keskuksen yhteyshenkilöön. Tien rakenteisiin kohdistuvissa kaivutöissä pidetään maastossa alkutarkastus ennen työn aloittamista ja työn valmistuttua lopputarkastus.

Työaikarajoitus

Valtateillä kaikissa työkohteissa liikennemäärä on niin suuri, että työaikoja joudutaan rajoittamaan hiljaisemman liikenteen aikaan.

Portaalinpurkuja ei saa tämän luvan mukaisissa kohteissa tehdä valtateillä ajoradalla eikä liikennettä saa pysäyttää klo 06:00 - 18:00 välisenä aikana.

Työaikarajoitus koskee vain maantien ajoradalla ja pientareella tehtävää työtä, eli pientareen ulkopuolella saa työskennellä rajoitettuinakin aikoina. Edellytyksenä on, että työmaan kalusto ja ajoneuvot sijoitetaan ajoradan ja pientareen ulkopuolelle, eikä työnteko häiritse maantien liikennevirtaa.

Työskentelystä pimeään aikaan on sovittava aina erikseen. Huonoissa näkemäolosuhteissa kuten rankkasateella, lumipyryn aikana sekä sumun vallitessa maantiellä työskentely on kielletty. Myöskään huonon kitkan, kuten alijäähtyneen veden tai yöpakkasen aiheuttaman yllättävän liukkauden, vallitessa tiellä ei saa työskennellä.

Luvansaajan on tehtävä työstä ilmoitus ELY-keskuksen yhteyshenkilön sähköpostiin ja ITM Finlandin Tieliikennekeskukseen,

viimeistään 5 työpäivää ennen työn aloittamista. "Ilmoitus liikennettä haittaavasta työstä" -lomake on saatavilla internetsivuilta www.ely-keskus.fi/web/ely/lomakkeet Lomakkeet - liikenne.

Luvansaajan tulee ilmoittaa aina ennen työn aloittamista Urakoitsijan linjalle numeron [REDACTED] työkohde, työn sisältö, työn aloitusaika ja työn kesto sekä työstä mahdollisesti johtuvat liikenteen sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavat seikat.

ESIMERKKI TYÖLUPAPÄÄTÖKSESTÄ: LUPAEHDOT, VASTUUT VAHINGOISTA JA KUSTANNUKSISTA, TURVALLISUUSMÄÄRÄYKSIÄ, SOVELLETUT LAINKOHDAT JA OHJEET

LUPAPÄÄTÖS

8 (29)

12.03.2020

PIRELY/1686/2020

Luvansaajan on pidettävä työhön käytettävä alue sellaisessa kunnossa, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle tai merkittävää haittaa tienpidolle. Tiealue on saatettava 31.05.2020 mennessä samaan kuntoon kuin ennen työn tekemistä. Jos luvansaaja laiminlyö tämän velvollisuuden, ELY-keskus teettää tekemättä jätetyn työn luvansaajan kustannuksella.

Tämä työ lupa tai sen jäljennös liitteineen tulee olla mukana työmaalla ja on pyydettäessä esitettävä ELY-keskuksen edustajalle.

8 Vastuu vahingoista ja kustannuksista

Vastuut vahingoista määräytyvät vahingonkorvauslain ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 § mukaisesti.

9 Työturvallisuusmääräyksiä

Luvansaaja vastaa siitä, että liikennejärjestelyt hoidetaan toimitetun suunnitelman mukaisesti.

Luvansaajan, joka toimii rakennuttajana, on nimettävä hankkeen vaativuutta vastaava pätevä turvallisuuskoordinaattori, joka hoitaa rakennuttajalle kuuluvia hankkeen turvallisuutta ja terveyttä koskevia toimenpiteitä. Nämä toimenpiteet ovat lakisääteisiä rakennustyön turvallisuutta koskevan valtioneuvoston asetuksen mukaan (VNA 205/2009).

Urakoitsijan, työnjohdon tai muun työstä vastaavan pätevyysvaatimuksena on Tieturva II -koulutuksen tai vastaavan liikenteen vaaroille alttiin työn työturvallisuuskoulutuksen hyväksytyt suorittaminen. Muita tiealueella työskenteleviä (esimerkiksi tiealueella kaivutyötä tekevän koneen kuljettaja) koskee Tieturva I -vaatimus.

Tiealueella työskentelevien työntekijöiden on käytettävä standardin SFS EN 471 mukaista näkyvää varoitusvaatetusta, jonka suojausluokka näkyvän materiaalin vähimmäispinta-alan mukaan on 2. Liikenteenohjaus-tehtävässä toimivan on käytettävä luokan 3 mukaista näkyvää varoitusvaatetusta. Luokka on tarkastettavissa vaatteeseen kiinnitetystä CE-merkintälipukkeesta. Kaikkien työmaalla työskentelevien on käytettävä suojakypärää (VNA 205/2009 71 §).

10 Sovelletut lainkohdat ja ohjeet

- Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 42 §
- Tielikenneasetus 49 §

OTE TYÖLUPUIEN TILASTOININ EXCEL-TAULUKOSTA

| Työluvan diaarinumero | Maksuton? | Työn kuvaus | Ratkaisu | Erikorjauksia? | Johtoihin liittyvä | Siioitetaan muuta kuin | | | LITU |
|-----------------------|-----------|---|-------------------|----------------|--------------------|------------------------|-----------------------|---------------------------------|------|
| | | | | | | johtoi/a, taide | korjaus / mu purkutyö | Puut / puius Tukiimus / mittaus | |
| PIRELV/1003/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1004/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1007/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1008/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1035/2020 | | Punukaato tealiseen rajalla | Työlupa, normaali | | | | | | |
| PIRELV/1019/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1040/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1182/2020 | | Maanteihen liitetyän kadun korjaus | Työlupa, normaali | | | | x | | |
| PIRELV/1058/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1066/2020 | | Pohjantukiinus | Työlupa, normaali | | | | | | |
| PIRELV/1074/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1102/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1108/2020 | | Suurjanitehodon uusiminen | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1110/2020 | | Mittausyo, maastonallinmus | Työlupa, normaali | | | | | | |
| PIRELV/1140/2020 | | Taajamapottien pystyys | Työlupa, normaali | | | x | | | |
| PIRELV/1069/2020 | | Pohjantukiinus | Työlupa, normaali | | | | | | |
| PIRELV/1118/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1138/2020 | | Portaalin vallakainen muuttaminen (kierotte) | Työlupa, normaali | | | | | | |
| PIRELV/1114/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1185/2020 | | Sadevesiputken tunkkaus / poeaus tien all | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1141/2020 | | Muutoksa olevin kaapeleihin, jakokaapin asennu: Työlupa, normaali | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1144/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1149/2020 | | Pumppaamon purku, putkien yhdistäminen | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1151/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1163/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1192/2020 | | Muutoksa olevin kaapeleihin | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1226/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1241/2020 | | Muutoksa olevin kaapeleihin | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1243/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1257/2020 | | Liitetyän vallakainen leventäminen | Työlupa, normaali | | | | x | | |
| PIRELV/1268/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1272/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1281/2020 | | Pylvään vaihto | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1283/2020 | | Ilmajohojen purku | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1293/2020 | | | | | | | | | |
| PIRELV/1312/2020 | | Jakelumunntajan vaihto puistonmuuntamoon | Työlupa, normaali | | x | | | | |
| PIRELV/1323/2020 | | Mittaus- ja kartoitussyö | Työlupa, normaali | | | | | | |
| PIRELV/1326/2020 | | Maaperätukiinus | Työlupa, normaali | | | | | | |

10.2.-16.2.2020

20. Tässä voi vapaasti kommentoida kyselyä ja esittää kehitysideoita työlupatoimintaan.



PUOLISTRUKTUROIDUN HAASTATTELUN KYSYMYSPOHJA TYÖLUPIEN KÄSITTELIJÖILLE

1. Kerro mielestäsi tärkeimpiä TILU-järjestelmän hyviä ja huonoja puolia?
2. Sähköisesti saapuneet hakemukset: Mitä kehittämistä niissä näet, entä mitä hyvää?
3. Miten kehittäisit työlupatoimintaa tulevaisuudessa, nimeä mielestäsi tärkein kehittämiskohde?
4. Vastaako 200 euron lupamaksu mielestäsi käsittelyyn keskimäärin kuluva työmäärää, kun huomioidaan, että työluvat käsitellään alennetulla omavastuuosuudella? Porrastaisitko lupamaksua tulevaisuudessa?
5. Näetkö potentiaalia keventää esimerkiksi kaapeleiden ja johtojen korjaamiseen tehtäviä työlupia, kun kyse pistemäisestä työkohteesta? Pidätkö ilmoitusmenettelyä hyvänä ratkaisuna?
6. Oletko laittanut muissa lupatyypeissä merkille toimintoja tai ominaisuuksia, joita voisi hyödyntää myös työluvuissa?
7. Mitkä asiat näet suurimpina haasteina työlupatoiminnassa?
8. Pitäisikö toteutus sopimukseen mielestäsi sisällyttää työlupa asiakkaalle valmiiksi? (Paikallinen ELY-keskus hakisi luvan KAP-tiimiltä Pirkanmaan ELY-keskuksesta.)
9. Mitkä asiat koet onnistuneiksi työlupien käsittelyn kannalta?