

17.5.2018

Selvitys tulevan tienpitoalueen kokoamisvaihtoehdoista

Selvityksen painopiste kohdistuu maakuntien aloitusvaiheeseen ja tehokkaan toiminnan varmistamiseen ensimmäisinä vuosina.

Työryhmä: Sami Laakkonen, Paula Qvick, Airi Muhonen, Marjo Wallenius, Sonja Tynkkynen, Jyrki Suorsa, Jarmo Vauhkonen, Hannu Heikkinen, Martti Juntunen, Tommi Huttunen, Marko Tanttu, Patrick Hublin, Mirko Juppi, Timo Järvinen

Johtopäätökset

Alkuvaiheen realismia olisi muodostaa tienpitoalueet siten, että jokaisessa tienpitoalueessa on yksi nykyinen ELYn liikennevastuualueen päätoimipaikka.

Jos perustetaan tienpitoalue, jossa ei ole nykyistä ELYn liikennevastuualuetta syntyy rekryointitarpeita ja lisäkustannuksia nykytilanteeseen verrattuna. Ajan kuluessa rekryoinnit ja kustannukset tasaantuvat.

Laissa tulee olemaan määräys korkeintaan yhdeksästä tienpitoalueesta => jos johonkin perustetaan tienpitoalue ilman nykyistä ELY:n L-vastuualuetta, niin vastaavasti jossain pitää saada kaksi nykyistä L-vastuualuetta samaan tienpitoalueeseen. Tämä saattaa jäädä toteutumatta tai ratkeaa liian myöhään uudistuksen kannalta.

Esitys tienpitoaluesopimuksesta pitää olla tehty elokuun lopussa 2019 ja sitä ennen pitää LVM:llä olla lain mukaan lausuntoaikaa 8 viikkoa ja sitä ennen maakuntien pitää tehdä päätökset asiassa => Wappuna 2019 pitää olla jo varsin valmista. Ongelmana on rekrytoida uudelle tienpitoalueelle asiantuntijoita tekemään sopimuksia ja vuoden 2020 toiminnansuunnittelua – uudet hoitourakat ja osa päällystysurakoista lähtevät tarjouskyselyyn jo 2019 puolella. Myös talouden on toimittava ja urakkalaskujen mentävä maksuun tammikuussa 2020.

”Tyhjälle” tienpitoalueelle on rekryoitava noin 20 htv:tä erilaista osaamista. Voidaan olettaa, että nykyisistä ELY L-vastuualueilta on siirrettävissä noin 4 htv:tä. Uusrekryointeja tarvitaan 16 htv. Yhden htv:n kustannus on keskimäärin 80 000 euroa sivukuluineen => uuden tienpitoalueen maakunnille tulisi yhteensä 1,28 milj. EUR vuosittainen lisäkustannus yleiskatteelliseen määrärahaan.

Jokaisessa maakunnassa tarvitaan 3-5 htv maakunnan omaa henkilöstöä liikennejärjestelmä/tienpitoasioihin tienpitoalueen lisäksi. Maakunnat tekevät oman maakuntansa Tienpidon- ja liikenteen suunnitelman ennen tienpitoalueen ja Väyläviraston kanssa solmittavaa Tienpidon sopimusta.

Tähän tarkasteluun eivät kuulu strategisen tason asiat, joiden hoitamisesta ei tarvitse sopia lain määräämänä. Ko. asiat sovitaan tapauskohtaisesti maakuntien välillä. Mukana olevat maakunnat valikoituvat ko. asian mukaan.

Tienpitoalue kokoaa ja toteuttaa maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmista koottua tienpitosopimusta - kyseessä on lakisääteinen ja varsin operatiivinen toiminta. Toiminta eroaa monesta muusta maakunnan tehtävästä siten, että kyseessä ei ole järjestämistehtävä ja tienpidollinen vastuu ei ole maakunnassa.

Maantielakiesitys 11 §

Tienpidosta vastaavat viranomaiset

Liikennevirasto tienpitäjänä vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirasto tienpitäjänä ohjaa maakuntia tienpidon tehtävien hoitamisessa.

Maakunnat vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella.

Strateginen taso

Itä-Suomi yhteistyö (vapaaehtoinen / maakuntien sopimukseen perustuva)

- Yhteinen näkemys maakuntien tarpeista valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan
- Yhteinen liikennestrategia: "Suunta liikennejärjestelmän kehittämiselle seuraaville vuosikymmenille"
- Yhteisesti edistettävät kehittämistoimet ja hankkeet

Maakunta

- Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma
- Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Operatiivinen taso

Tienpidon yhteistyöalue (lakimääräinen)

- Tienpidon suunnittelu, ohjelmointi ja hankinnat
- Tienpidon sopimuksen kokoaminen, sopiminen ja toteutus
- Tienpidon asiantuntijapalvelut ja erikseen sovitusti asioiden valmistelussa auttaminen
- Muu yhteistyö esim. liikennejärjestelmäsuunnittelussa

Laki tulee määräämään tienpitoalueista:

15 f § Tienpitoalueet

Maakunnat sopivat niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä tienpitoalueen maakuntien toimivallan ja vastuiden jakautumisesta.

Yhteistyösopimuksella on varmistettava:

- 1) tienpidon kustannustehokas sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen;*
- 2) tämän lain mukaisen palvelutason toteutuminen, työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioiminen; sekä*
- 3) maantieteellisesti, kooltaan ja muutoinkin tarkoituksenmukaisten tienpitoalueiden muodostuminen.*

Jos maakunta kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävien hoitamisen 2 momentin vaatimukset täyttävällä tavalla, se voi muodostaa tienpitoalueen yksin edellyttäen, että tienpitoalueiden yhteismäärä ei ylitä yhdeksää.

15 g § Tienpitoalueista sopiminen

Tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus on laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Yhteistyösopimus tulee voimaan kalenterivuoden alusta. Maakunnat valmistelevat ja hyväksyvät 15 f §:ssä tarkoitetun yhteistyösopimuksen siten, että hyväksytty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle viimeistään 30 päivänä elokuuta yhteistyösopimuksen voimaantuloa edeltävänä vuonna.

Maakunnat varaavat liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuuden lausua maakuntien välisestä yhteistyösopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen yhteistyösopimuksen hyväksymistä. Jos liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteistyösopimus ei täytä 15 f §:n 2 momentissa säädetyjä vaatimuksia, ministeriön ja maakuntien tulee neuvotella asiasta.

15 h § Maakuntien yhteistyösopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos maakunnat eivät pääse 15 f §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 g §:n 3 momentissa tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Maakuntalakiehdotus:

48 § Yhteinen toimielin

Maakunta voi hoitaa tehtävää yhden tai useamman maakunnan puolesta siten, että maakunnilla on yhteinen toimielin, joka vastaa tehtävän hoitamisesta. Tehtävää hoitavaa maakuntaa kutsutaan vastuumaakunnaksi.

Maakunnat voivat sopia, että muut maakunnat valitsevat osan yhteisen toimielimen jäsenistä.

49 § Sopimus yhteisestä toimielimestä

Yhteistä toimielintä koskevassa sopimuksessa on sovittava ainakin:

- 1) yhteisen toimielimen tehtävistä sekä tarvittaessa 7 §:ssä tarkoitetun järjestämisvastuun siirtymisestä;*
- 2) yhteisen toimielimen kokoonpanosta ja muiden maakuntien oikeudesta valita toimielimen jäseniä;*
- 3) kustannusten perusteista ja jakautumisesta;*
- 4) sopimuksen voimassaolosta ja irtisanomisesta.*

50 § Yhteinen virka

Maakunnat voivat yhtäpitävillä päätöksillä perustaa yhteisiä virkoja.

Viranhaltija on virkasuhteessa kaikkiin kyseisiin maakuntiin.

Järjestelyssä mukana olevien maakuntien on sovittava ainakin työnantajan velvoitteiden hoitamisesta vastaavasta maakunnasta sekä kustannusten perusteista ja jakautumisesta.

51 § Sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta

Maakunnalle tai sen viranomaiselle laissa säädetty tehtävä, jossa toimivaltaa voidaan siirtää viranhaltijalle, voidaan sopimuksella antaa toisen maakunnan viranhaltijan hoidettavaksi.

Sopimukseen on otettava tarpeelliset määräykset ainakin tehtävän sisällöstä, tehtävän hoidon seurannasta, kustannusten perusteista ja jakautumisesta sekä sopimuksen voimassaolosta ja irtisanomisesta.

Tämä selvitys on tehty tulevan maakuntalain 48§ mukaisesti, yhteistoiminta voidaan organisoita muutoinkin.

Vertailuun otettiin mukaan kuusi vaihtoehtoa

VE1 Kainuu, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo, Etelä-Savo, Etelä-Karjala

VE2 Kainuu, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo ja Etelä-Savo

VE3 Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo, Etelä-Savo, Etelä-Karjala

VE4 Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo ja Etelä-Savo

VE5S Pohjois-Savo, Etelä-Savo + VE5K Pohjois-Karjala, Etelä-Karjala

VE6KS Kainuu, Pohjois-Savo, Etelä-Savo tai VE6KK Kainuu, Pohjois-Karjala, Etelä-Karjala ja toinen pari VE5 mukaisesti

Palvelun laatu ja sidosryhmäsuhteet

Kokeeko asiakas saavansa riittävän hyvää palvelua?

Alueen kunnissa vierailaan keskustelemassa mm. tienpidon ja liikenteen suunnitelman toteutukseen sekä maantieverkon kehittämistarpeisiin liittyvissä asioissa yhdessä maakunnan kanssa.

Kuntia on

VE1 (Kai,PK,PS,ES,EK) 62 kpl

VE2 (Kai,PK,PS,ES) 52 kpl

VE3 (PK,PS,ES,EK) 54 kpl

VE4 (PK,PS,ES) 45 kpl

VE5K (PK,EK) 23 kpl + VE5S (PS,ES) 31 kpl

VE6KS Kai, PS, ES 39 kpl tai VE6KK Kai, PK, EK 31 kpl

Muutos edellyttää perehtymistä uusiin alueisiin ja yhteistyösuhteiden rakentamista sidosryhmiin.

Maantieteellisesti suuren alueen vaarana on, että asiakkaiden tarpeet eivät välity asiantuntijoille. Asiantuntijoilla ei ole tarpeeksi tarkkaa käsitystä olosuhteista ja toimintaympäristöstä - tämä saattaa huonontaa asiakkaan kokemaa palvelua.

Etäisyydet

Pystytäänkö kotipaikkakunnalta tekemään käyntejä koko alueelle pitkän päivän kuluessa?

Työtehtäviin liittyvään matkustamiseen käytettävä aika kasvaa pidempien välimatkojen takia

Tienpitosopimuksen toteuttamiseen liittyy erilaisia tapaamisia ja tarkastuskäyntejä. Johdon ja kuntien välillä on tarve sopia hankkeiden käytännön toteuttamiseen liittyvistä asioista ja erikoisosaajien tarkastuskäynnit tieverkolla (mm. päällyste, silta, ympäristö, liikenneturvallisuus, sähkö) kohdistuvat joka puolelle aluetta.

Hoitourakoita valvovat aluevastaavat ovat maakunnissa, mutta suurin osa nykyisistä erikoisasantuntijoista ja kaikki jäljellä olevat rakennushankkeita valvovat projektipäälliköt (n. 2,7 htv) ovat ainakin aluksi kaikki kuopiolaisia.

VE1 (Kai,PK,PS,ES,EK) Kuopio-Hossa-Kuopio 746 km/ 8,5h

VE2 (Kai,PK,PS,ES) Kuopio-Hossa-Kuopio 746km/ 8,5h

VE3 (PK,PS,ES,EK) Kuopio - Vaalimaantie-Kuopio 626 km / 7 h

VE4 (PK,PS,ES) Kuopio - Hattuvaara-Kuopio 496km/6h 40 min

VE5K (PK,EK) Joensuu - Vaalimaantie-Joensuu 560km / 6h 46 min.

VE5S (PS,ES) Kuopio - Punkaharju-Kuopio 404 km / 5h 12 min

VE6KS (Kai, PS, ES) Kuopio-Hossa-Kuopio 746 km/ 8,5h tai

VE6KK (Kai, PK, EK) Joensuu-Hossa-Joensuu 820 km/ 10h 10 min

Maakunnan aloittaessa suurin osa henkilöstöstä halunnee pysyä omilla asuinpaikkakunnillaan. Vasta tulevat vuodet saattavat muuttaa tilannetta.

Tämä tarkastelu lähtee nykyisistä asuinpaikoista.

Osaaminen

Kuinka paljon ja mitä osaamista on oltava jokaisella tienpitoalueella?

Jokaisessa 18 maakunnassa tarvitaan 3-5 htv maakunnan omaa henkilöstöä liikennejärjestelmä-/tienpitoasioihin.

Jokainen tienpitoalue tarvitsee noin 20 henkilöä johto-, asiantuntija- ja taloustehtäviin. Tienpitoon tarvitaan useaa erikoisosaamista. Jokaisella erikoisasiantuntijalla pitää olla riittävästi, mutta ei liikaa työaluetta.

Jos tienpitoalueella ei riitä yksi erikoisasiantuntija, niin joudutaan palkkaamaan toinen tai konsultti. Tämä ei kuitenkaan vähennä käytännössä henkilömääriä muilta alueilta. Alueen laajetessa tienpitoalueen henkilöstöressurssitarve suurenee noin 10 – 20 htv vaihtoehdosta riippuen. Puuttuva osaaminen on paikattava konsultteja käyttämällä. Tosin konsulttien käytössäkin tarvitaan asiantuntevia tilaajan edustajia tekemään päätökset ja linjaukset ym. Erikoisosaamiset tarvitsevat käytännössä omat tilaajansa työpareineen - sähköjä, siltoja ja päällysteitä ei voi niputtaa samalle henkilölle.

VE1 (Kai,PK,PS,ES,EK) Tienpitoalueelle tarvitaan noin 20 htv lisää

VE2 (Kai,PK,PS,ES) Tienpitoalueelle tarvitaan noin 10 htv lisää

VE3 (PK,PS,ES,EK) Tienpitoalueelle tarvitaan noin 10 htv lisää

VE4 (PK,PS,ES) Poistuma on korvattava

VE5K (PK,EK)+VE5S (PS,ES), Joensuuhun tai Lappeenrantaan pitää rekrytoida noin 20 htv:tä.

VE6KS (Kai, PS, ES) Poistuma on korvattava

VE6KK (Kai, PK, EK) Joensuuhun tai Lappeenrantaan tai Kajaaniin pitää rekrytoida noin 20 htv:tä.

Lisäksi joukkoliikenteen htv:t ratkaisusta riippuen

Osaamisessa on haasteena eläke- ym. poistuma. Nykyisen POS ELYn henkilöstöstä noin 20% poistunee ennen maakuntien aloittamista ja toinen 20% ei ole enää käytettävissä 2024 lopussa. Jatkossa tarvitaan korvausrekrytointeja on toteutusvaihtoehto mikä tahansa.

Lähtötilanne 1.4.2018	53	henkilöä
Eläkkeelle ennen maakuntaa	9	
Trafiin ja Väylävirastoon	5	
Maakuntaan siirtyy	39	
Vuosina 2020-2024 64v täyttäneitä	11	
Maakunnassa 1.1.2025 nykyisestä henkilökunnasta	28	

Talous, toiminnan seuraaminen ja ohjaaminen sekä raportointi

Mitä toiminnan ja talouden ohjaus edellyttää tienpitoalueelta?

Maakuntamallissa jokaiselle maakunnalle tullaan laatimaan erillinen tienpidon budjetti. Väylävirasto joutuu osoittamaan maakunnille ennakkoa tienpidon menojen maksamista varten, koska maakunnalla on oltava ”kassassa” rahaa maksaa palveluntuottajille. Jokaisen maakunnan osalta tulee siten laatia ennakoijemaksusuunnitelma, jonka perusteella ennakot maksetaan kuukausittain. Tienpidosta vastaava toimija tekee Väylävirastolle vähintään kuukausittain jälkikäteen urakoitsijoille maksamista suorituksista tilityksen, jonka perusteella menot viedään Väyläviraston kirjanpitoon. Myös tienpidon tavoitteiden toteutumien raportoidaan maakunnittain. Tilannetta hankaloittaa se, että maakunnilla tulee olemaan useita erilaisia kirjanpitojärjestelmiä.

Tienpidosta vastaava toimija on vastuussa kaikkien sopimukseen sisältyvien maakuntien osalta maakunnan ja valtion välisessä tienpitosopimuksessa sekä maakunnan ja urakoitsijan välisissä sopimuksissa sovittujen tehtävien toteuttamisesta ja laskujen oikeellisuudesta.

Nykytilanteessa toiminnan suunnittelu ja seuranta tehdään ELYn toimialueelle kokonaisuutena. Valtiotoimijan ei myöskään tarvitse ennakkomaksuista tai kuukausittaisista tilityksistä huolehtia. Kolmen maakunnan laajuisella tienpitoalueellakin työmäärä tulee olemaan moninkertainen nykytilanteeseen verrattuna. Ollaan siis isojen haasteiden edessä – etenkin kun tienpidon nykyiset talousosaajat ovat näillä näkymin siirtymässä Kehasta Väyläviraston palvelukseen. Neljän tai viiden maakunnan mallissa toiminnan ja talouden suunnittelun henkilöresurssitarve kasvaa entisestään ja kokonaisuuden hallinta muuttuu entistä hankalammaksi.

Kustannustehokkuus

Onko toiminta kustannustehokasta, onko jokaisella erikoisasiantuntijalla riittävästi, mutta ei liikaa työaluetta?

VE1 (Kai,PK,PS,ES,EK) Maantieteellisesti ja tienpidollisesti iso alue - erittäin paljon matkustusta, useita erikoisosaajia/asia tai laaja konsulttien käyttö.

VE2 (Kai,PK,PS,ES) Maantieteellisesti ja tienpidollisesti laaja alue - paljon matkustusta, laaja konsulttien käyttö.

VE3 (PK,PS,ES,EK) Maantieteellisesti ja tienpidollisesti laaja alue - paljon matkustusta, laaja konsulttien käyttö.

VE4 (PK,PS,ES) Maantieteellisesti laajahko alue, tienpidon tehokkuutta hiottu vuosien mittaan

VE5K (PK,EK)+VE5S (PS,ES) Tienpidollisesti pienehkö alue erikoisasiantuntijoille Karjalassa.

VE6KS (Kai, PS, ES) Maantieteellisesti laajahko alue - paljon matkustusta, laaja konsulttien käyttö

VE6KK (Kai, PK, EK) Maantieteellisesti laajahko alue - paljon matkustusta, laaja konsulttien käyttö

Suhde koko valtakuntaan

Mikä on alueen maantieteellinen ja toiminnan koko suhteessa muihin tienpitoalueisiin?

Valtakuntaan tulee maksimissaan 9 tienpitoaluetta, eli yhden tienpitoalueen osuus on 11,1%

Yksi kauan käytössä ollut tapa vertailla eri tiepiirejä ja sittemmin ELYjä on tienpitoisuuden ja liikennesuorituksen keskiarvo.

VE1 (Kai,PK,PS,ES,EK) 22,8 % koko maasta - yli kaksi kertaa keskiarvo

VE2 (Kai,PK,PS,ES) 20,2 % koko maasta - lähes kaksi kertaa keskiarvo

VE3 (PK,PS,ES,EK) 19 % koko maasta - lähes kaksi kertaa keskiarvo

VE4 (PK,PS,ES) 16,5 % koko maasta - puolitoista kertaa keskiarvo

VE5K (PK,EK) 7,8 % koko maasta - reilusti alle keskiarvon + ylittyykö 9 tienpitoalueen raja?

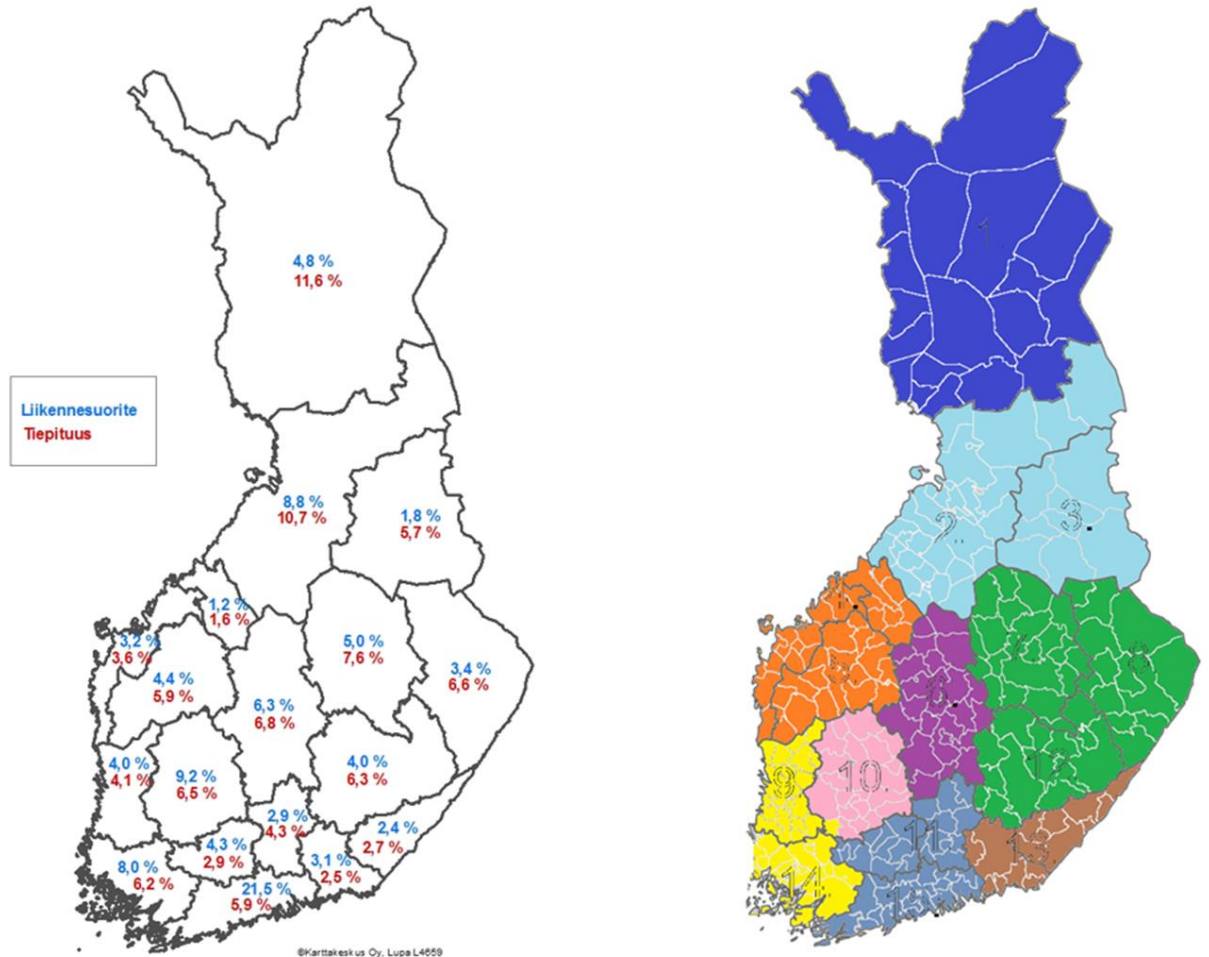
VE5S (PS,ES) 10,0 % koko maasta- lähes keskiarvossa + ylittyykö 9 tienpitoalueen raja?

VE6KS (Kai, PS, ES) 15,0 % koko maasta - puolitoista kertaa keskiarvo

VE6KK (Kai, PK, EK) 11,5 % koko maasta - keskiarvossa.

Tulevassa laissa korostetaan tarkoituksenmukaisten tienpidon yhteistyöalueiden muodostumista - tarkastelua tehdään myös suhteessa naapureihin.

Liikennesuorite ja tiepituus maakunnittain ja nykyiset L-vastuualueet ELYissä



Toteutettavuus/Toimintavalmius 1.1.2020

Pystytäänkö varmistamaan, että toiminta käynnistyy 1.1.2020 ja tarvittava toiminnansuunnittelu, Tienpidon ja liikenteen suunnitelma sekä Tienpitosopimus on tehty viimeistään 2019 syksyllä?

Pystytäänkö varmistamaan, että käynnissä olevat konsulttisopimukset, urakkasopimukset ja lakimääräisten tietojen toimittaminen Väylävirastolle jatkuvat saumattomasti?

Rekrytointien onnistuminen on avainasemassa jatkon turvaamisessa. Tienpidon osajista on pulaa ja merkittävät lisärekrytoinnit ovat haastavia.

Henkilöstön palkkaus maksetaan maakuntien yleiskatteellisesta rahasta ja siihen kohdistunee säästöpainetta. Tämä hankaloittaa henkilömäärien suuria lisäyksiä.

Uudessa maantielaisissa säädettänee, että tienpitoalueita saa olla korkeintaan yhdeksän. Jos perustetaan tienpitoalue, johon ei kuulu mikään nykyisistä L-vastuualueista, on vastaavasti yhdistettävä jossain kaksi nykyistä L-vastuualueita samaan tienpitoalueeseen.

VE1 (Kai,PK,PS,ES,EK) Käytännössä ei onnistu, vaatisi laajat lisärekrytoinnit jo 2019.

VE2 (Kai,PK,PS,ES) Onnistuu, mutta lisärekrytoinnit 2019

VE3 (PK,PS,ES,EK) Onnistuu, mutta lisärekrytoinnit 2019

VE4 (PK,PS,ES) Onnistuu

VE5K (PK,EK)+VE5S (PS,ES) Savossa onnistuu, Karjalassa vaatii laajat rekrytoinnit ja toiminnan perustamisen viimeistään kesällä 2019

VE6KS (Kai, PS, ES) tai VE6KK (Kai, PK, EK) Savossa onnistuu, Karjalassa vaatii laajat rekrytoinnit ja toiminnan perustamisen viimeistään kesällä 2019

Vertailun tulos

Tarkastelu koskee tienpitoalueen aloitusvaihetta

	Palvelun laatu ja sidoryhmäsuhteet	Etäisyydet	Käynnistysvaiheen osaaminen	Talous ja raportointi	Kustannustehokkuus	Suhde koko valtakuntaan	Toteutettavuus/Toimin- tavalmius 1.1.2020
VE1 (Kai,PK,PS,ES,EK)							
VE2 (Kai,PK,PS,ES)							
VE3 (PK,PS,ES,EK)							
VE4 (PK,PS,ES)							
VE5K (PK,EK)							
VE5S (PS,ES)							
VE6KS (Kai,PS,ES)							
VE6KK (Kai,PK,EK)							

Parhaita vaihtoehtoja ovat VE4, eli nykyinen malli ja Savoien kannalta VE5.

Karjalassa VE5 ja VE6KK aiheuttavat suuren määrän rekrytointeja, joiden pitäisi olla tehty viimeistään kesällä 2019.