



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Maanteiden talvihoidon kokonaisedullisuus Suomessa

Liikenne- ja viestintäministeriön

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

visio

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun päivämäärä
12.10.2010

Julkaisun nimi

Maanteiden talvihoidon kokonaisedullisuus Suomessa

Tekijät

Mikko Malmivuo, Innomikko Oy

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö, 5.3.2010

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 34/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1798-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-178-3

HARE-numero

Asianumero

Asiasanat

talvihoito, urakkasopimukset, urakointi, urakoitsijat, taloudellinen kehitys

Yhteyshenkilö

Riitta Viren

Muut tiedot

Tiivistelmä

Maanteiden talvihoidon yksityistämisestä seurannut hoitourakoiden kilpailutus on laskenut pitkään urakoinnin hintoja ja vaikeuttanut näin joidenkin urakoitsijoiden toimintaedellytyksiä. Tässä selvityksessä on talvihoidon pää- ja aliurakoitsijoita, Liikenneviraston aluevastaavia sekä talvihoidon valvontakonsultteja haastatteleamalla tiedusteltu alan tulevaisuudennäkymiä, haettu syitä mahdollisiin talvihoidon laatuopikkeamiin ja kerätty ajatuksia siitä, miten talvihoitoa tulisi jatkossa kehittää.

Osa haastatelluista urakoitsijoista toi esiin sen, ettei alalla erilaisten taloudellisten paineiden myötä aina pyritä tekemään laatuvaatimusten mukaista talvihoidon laatua. Kaikki aluevastaavat ja suurin osa urakoitsijoistakin piti talvihoidon pistokoevalvontaa toimintaa kehittävänä. Valvonnan tehostamista päädyttiin raportissa suosittelemaan myös siksi, että sen katsottiin vähentävän urakoitsijoiden eriarvoisuutta.

Useat aliurakoitsijat tunsivat varsin huonosti sopimusehtonsa, erityisesti sanktioiden osalta. Asiaa koskevaa valistusta tulisi lisätä niin tilaajan kuin etujärjestöjen toimesta.

Taloudellisista vaikeuksista kärsivät aliurakoitsijoista herkimmin ne pienet yrittäjät, joilla oli vähän hoidettavaa tieverkkoa ja jotka eivät onnistuneet saamaan talvisaikaan päivystysluontoisen talvihoidon oheen muita töitä. Pienten aliurakoitsijoiden toimintaedellytyksiin on kuitenkin vallitsevan kilpailutuskäytännön puitteissa vaikea vaikuttaa.

Kilpailun kehittymisen kannalta katsottiin suotavaksi, että tarjotaan riittävästi sekä pienille että suurille pääurakoitsijoille sopivia erikokoisia urakoita. Lisäksi tulisi seurata, etteivät aliurakoitsijoiden mahdollisuudet kilpailla pääurakasta kohtuuttomasti vaikeudu voimakkaan kilpailutilanteen vuoksi.

Esipuhe

Maanteiden talvihoidon yksityistämisestä seurannut hoitourakoiden kilpailutus on laskenut pitkään urakoinnin hintoja. Nykyään hintataso on niin alhaalla, että on jopa epäilty, ettei nykyhinnoilla urakoitsija tule aina taloudellisesti toimeen ilman, että urakoitsija tinkii tarkoituksella hänelle asetetuista laatuvaatimuksista. Tässä selvityksessä on talvihoidon pää- ja aliurakoitsijoita, Liikenneviraston aluevastaavia sekä talvihoidon valvontakonsultteja haastatteleamalla haettu syitä mahdollisiin talvihoidon laatupoikkeamiin ja kerätty ajatuksia siitä, miten talvihoitoa tulisi jatkossa kehittää.

Sisällysluettelo

1.	Tutkimuksen tausta ja tavoite	3
1.1	Taustaa	3
1.2	Tavoite	3
2.	Talvihoito 2000-luvun Suomessa	4
2.1	Talvihoidon kilpailutus Suomessa.....	4
2.2	Kilpailutuksen vaikutus hoidon laatuun	6
3.	Urakoitsijoiden ja tilaajaosapuolen haastattelut	10
3.1	Pääurakan tarjouspyyntövaihe	11
3.2	Sopimus pääurakoitsijan kanssa	14
3.3	Talvihoidon laatuvaatimukset.....	18
3.4	Kelinseuranta	25
3.5	Pistokoevalvonta, sanktiot ja bonukset	26
3.6	Alan kehittäminen	30
3.7	Urakoitsijan työmotivaatio	32
4.	Talvihoidon kokonaisedullisuus.....	35
4.1	Mahdollisuus suoriutua talvihoitotehtävistä nykyisellä hintatasolla	35
4.2	Laatuvaatimusten vaikutus toimenpiteisiin, laatuun ja hintaan	35
4.3	Valvonnan vaikutus hintaan ja laatuun	37
5.	Yhteenveto.....	38
6.	Johtopäätöksiä ja pohdintaa	41

1. Tutkimuksen tausta ja tavoite

1.1 Taustaa

Valtio yksityisti yleisten teiden hoitourakoinnin vuosituhaten vaihteessa. Maanteiden hoidon urakat ovat laatuvarmistus-urakoita, joissa palveluntuottaja eli pääurakoitsija on sitoutunut tuottamaan tilatun laadun omilla tai aliurakoitsijan resursseilla, varmistamaan laadun toteutumisen laadunvarmistusmenettelynsä kautta ja raportoimaan tulokset tilaajalle. Tilaaja seuraa urakoitsijan toimintaa ja tiellä toteutunutta laatua lähinnä pistokokein ja työmaakokousten yhteydessä.

Yksityistämisen seurannut hoitourakoiden kilpailutus on laskenut jatkuvasti urakoinnin hintoja. Nykyään hintataso on niin alhaalla, että on jopa epäilty, ettei nykyhinnoilla urakoitsija tule taloudellisesti toimeen ilman, että urakoitsija tinkii tarkoituksella hänelle asetetuista laatuvaatimuksista. Tämä koskee erityisesti talvihoitoa, joka näyttelee noin puolta alueurakan kokonaiskustannuksista. Tämä taas saattaa heijastua edelleen teiden kuntoon sekä liikenteen sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen.

Nykyisin tilanne on mennyt siihen, että suurilla pääurakoitsijoilla on enää vähän omaa kalustoa. Vain projektin johtaja on pääurakoitsijan palveluksessa ja hänkin tilaajan vaatimuksesta. Varsinainen kunnossapito hoidetaan aliurakoitsijoiden toimesta, mutta tilaaja on sopimussuhteessa vain pääurakoitsijaan.

Kireä hintakilpailu ei houkuttele alalle uusia toimijoita. Tämä saattaa heikentää ja vääristää kilpailua tulevaisuudessa. On myös pelkona, ettei urakoitsijoilla tiukentuneiden taloudellisten toimintaedellytysten myötä ole kiinnostusta kaluston uudistamiseen ja toiminnan kehittämiseen. Vaikka yhteiskunta säästää huomattavasti urakointihintojen laskiessa, saattaa yhteiskunnan kustannukset kasvaa pidentyneiden matka-aikojen ja lisääntyneiden liikenneonnettomuuksien myötä, jos talvihoidon laatu ei toteudu suunnitellulla tavalla. Keskeinen kysymys onkin, miten urakoiden kilpailutusta ja valvontaa tulisi kehittää niin, että talvihoidosta aiheutuneet yhteiskunnalliset kustannukset olisivat kokonaistaloudellisesti edullisimmat.

1.2 Tavoite

Tutkimuksessa kartoitetaan urakoitsijoiden, aliurakoitsijoiden, aluevastaavien ja valvontakonsulttien omia näkemyksiä talvihoidon laadusta, laatuerojen syistä ja siitä, miten urakointia tulisi jatkossa kehittää. Työssä arvioidaan:

- aliurakoitsijoiden mahdollisuuksia tuottaa haluttua laatua annetuilla resursseilla
- erilaisten vaihtoehtoisten toimintamallien vaikutusta hoidon kokonaistaloudellisuuteen
- laatuvaatimusmuutosten vaikutusta todellisiin toimenpidemääriin ja siten talvihoidon laatuun ja hintaan

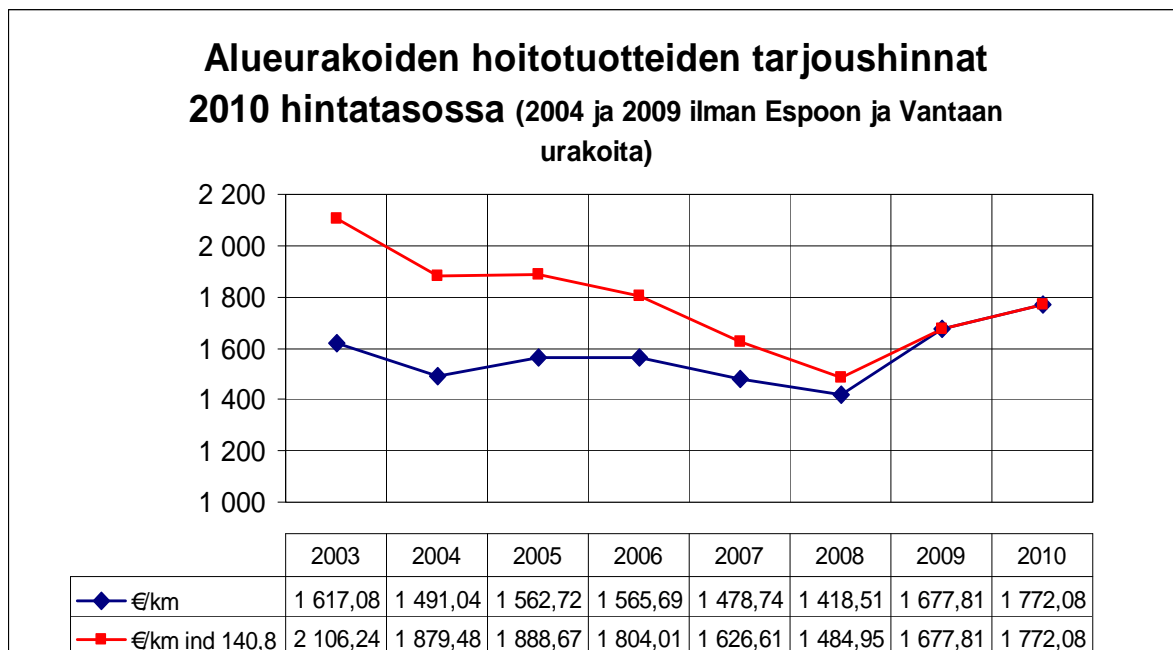
Työn tuloksena saadaan tietoa nykyisen talvihoidon kilpailutuksen kokonaistaloudellisuudesta ja kehittämismahdollisuuksista.

2. Talvihoito 2000-luvun Suomessa

2.1 Talvihoidon kilpailutus Suomessa

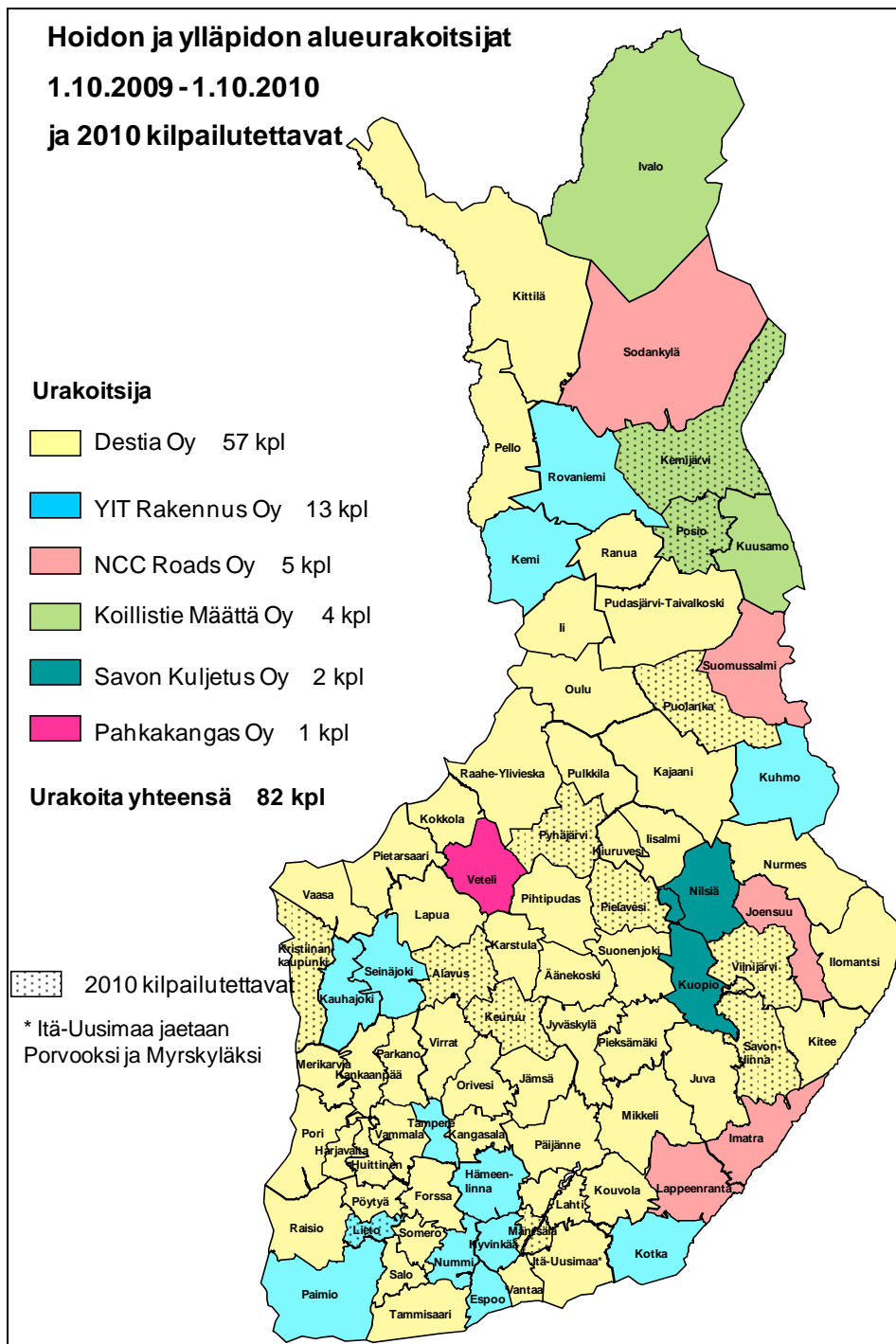
Viime vuosituhaten lopulle asti Suomen valtio hoiti teiden talvihoidon omatoimisesti virkasuhteessa olevan henkilöstön ja oman kaluston voimin. Vuosituhannen vaihteessa silloinen tienpidosta vastannut organisaation Tielaitos jaettiin tienpidon hallinnosta vastaavan Tiehallintoon ja tienpidon operatiivisesta kunnossapidosta vastaavaan Tieliikelaitokseen. Samalla teiden hoito avattiin asteittain kilpailulle niin, että Tieliikelaitos joutui kilpailemaan hoitourakoista vapailla markkinoilla yksityisten tie- ja maanrakennusalan toimijoiden kanssa.

Ns. tielaitosuudistuksen tavoitteena oli luoda tienpidon alalle aidosti toimivat markkinat. Vuonna 2004 todettiin, että veronmaksajille hoidon kilpailun avaaminen tuotti tavoitellun 34 miljoonan euron vuosisäästön [Karjalainen 2004]. Hintakilpailu on edelleen kiristynyt tasaisesti vuosi vuodelta aivan viime vuosien hinnan nousua lukuun ottamatta (kuva 1). Liikenneviraston hankinnan asiantuntijan Anne Leppäsen mukaan hinnan nousu johtuu todennäköisesti kiristyneistä laatuvaatimuksista sekä valvonnan lisääntymisestä. Hän uskoo, että minimi tuli saavutettua hinnoissa vuonna 2008.



Kuva 1. Talvihoidon hintakehitys. Espoo ja Vantaa on jätetty vertailusta pois urakoiden poikkeuksellisen luonteen vuoksi. Hinnat on muutettu vuoden 2010 hintatasoon hoidon ja kunnossapidon osaindeksin avulla.

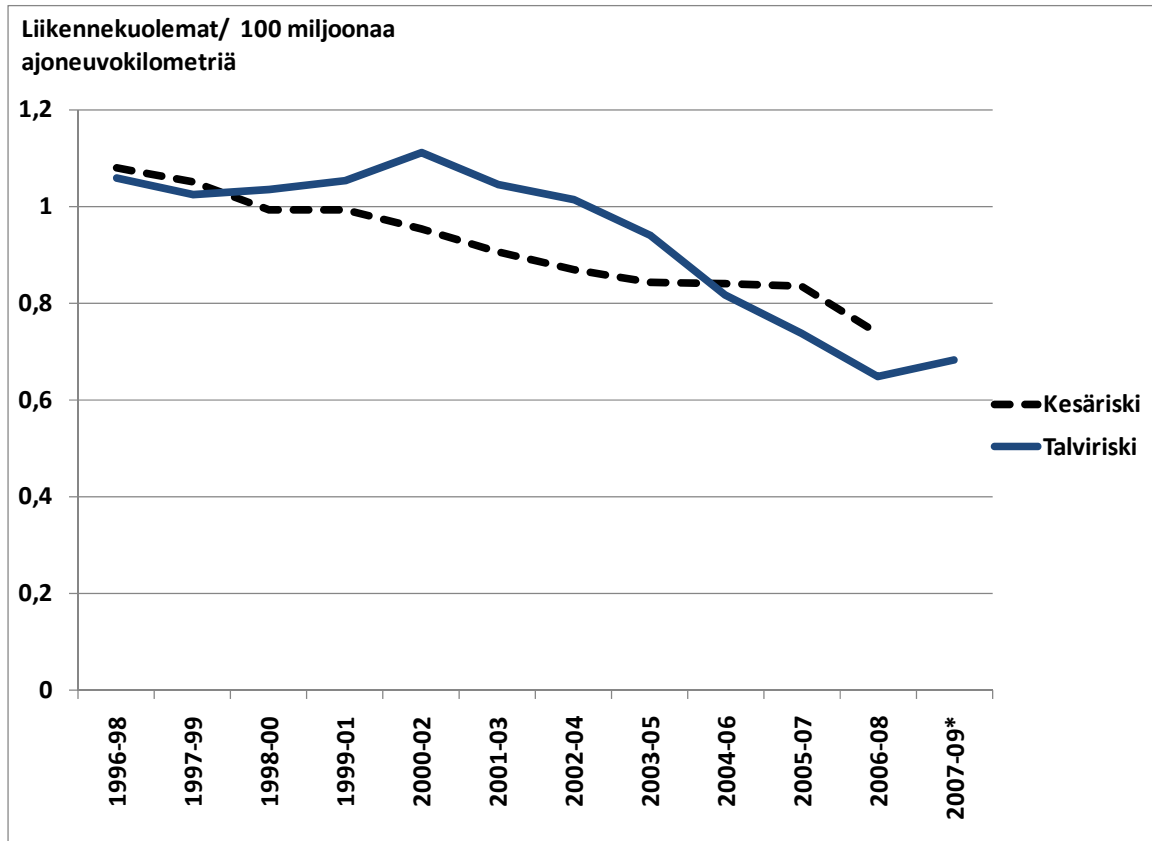
Noin 10 vuotta kilpailun avautumisen jälkeen Tieliikelaitoksella, nykyisellä Destialla on edelleen hallussaan 2/3 kaikista pääurakoista. Samalla kolmella suurimmalla pääurakoitsijalla on 90% urakoista (kuva 2).



Kuva 2. Talvihoidon pääurakoitsijat talvella 2009-2010

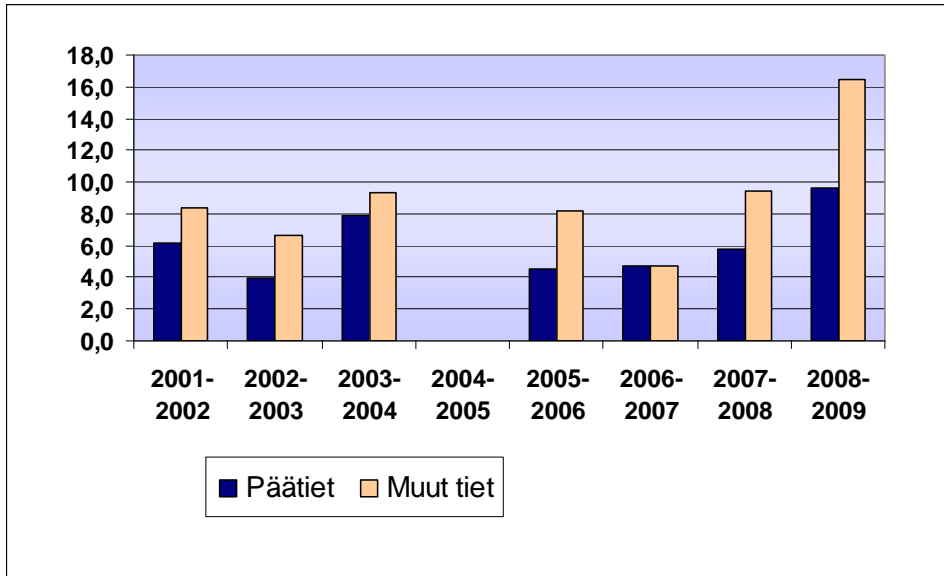
2.2 Kilpailutuksen vaikutus hoidon laatuun

Kilpailutuksen vaikutusta hoidon laatuun on yritetty tutkia jonkin verran, mutta millään tunnetuilla mittareilla ei ole pystytty varmuudella osoittamaan muutoksia talvihoidon laadussa ennen ja jälkeen Tielaitosuudistuksen [lähde]. Talvikauden liikennekuolemien riski kasvoi vuosituhannen vaihteessa hieman kesäkauden riskiin nähden, mutta myöhemmin talvikauden riski painui taas kesäkauden alle.



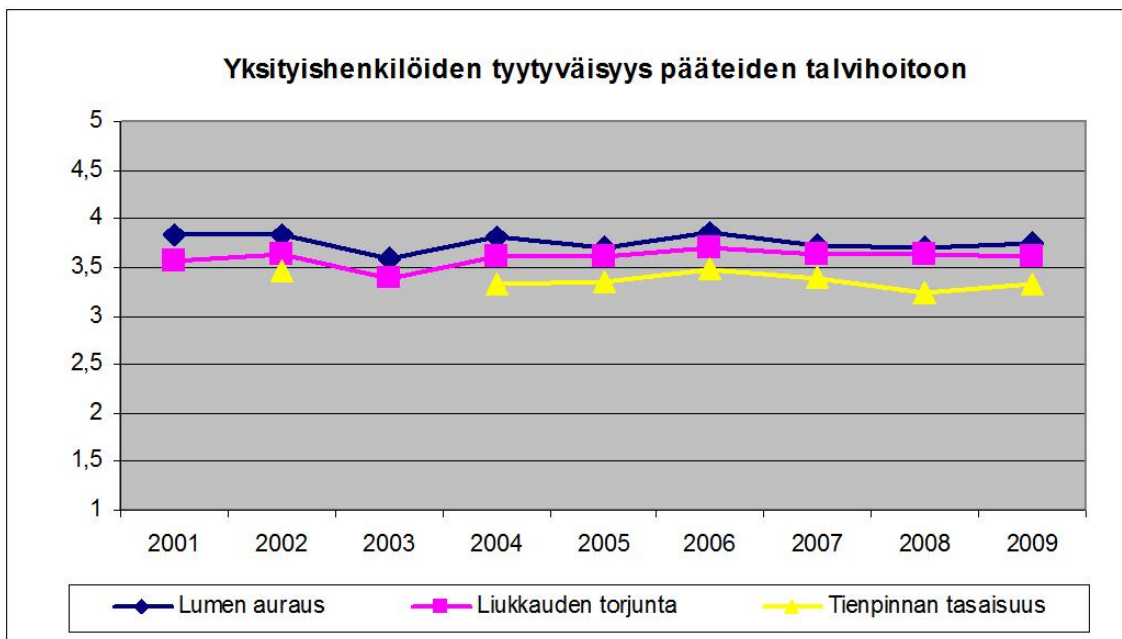
Kuva 3. Liikennekuolemat 100 miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden kesäkaudella (huhtisyysskuu) ja talvikaudella (loka-maaliskuu). Kolmen vuoden liukuva keskiarvo. * Tammi-maaliskuun 2009 tiedot alustavia. [Malmivuo 2009b]

Tiehallinto on tilannut talvesta 2001-2002 lähtien talvihoidon laatumittauksia ulkopuoliselta konsultilta. Nämä mittaukset perustuvat säännöllisesti talven aikana ajettuihin reitteihin, joiden varrelta kirjataan ylös havaitut ja mitatut keliolosuhteet. Mittaukset tunnetaan ns. Talla-mittauksina. Talvikaudella 2008–2009 välttävien ja huonojen kelien osuus kasvoi Talla-mittauksissa jyrkästi sekä pääteillä että muilla teillä (kuva 4). Kaudella 2008–09 tämän keskitetyn laadunseurannan toteutti eri yritys kuin aikaisemmin, joten tasoero saattaa johtua osin mittausyrityksen vaihtumisesta. Nyt saadut mittaustulokset saattavat asiantuntija-arvion mukaan olla lähempänä todellista tilannetta kuin aiemmat mittaukset [Päiviö-Leppänen 2009].

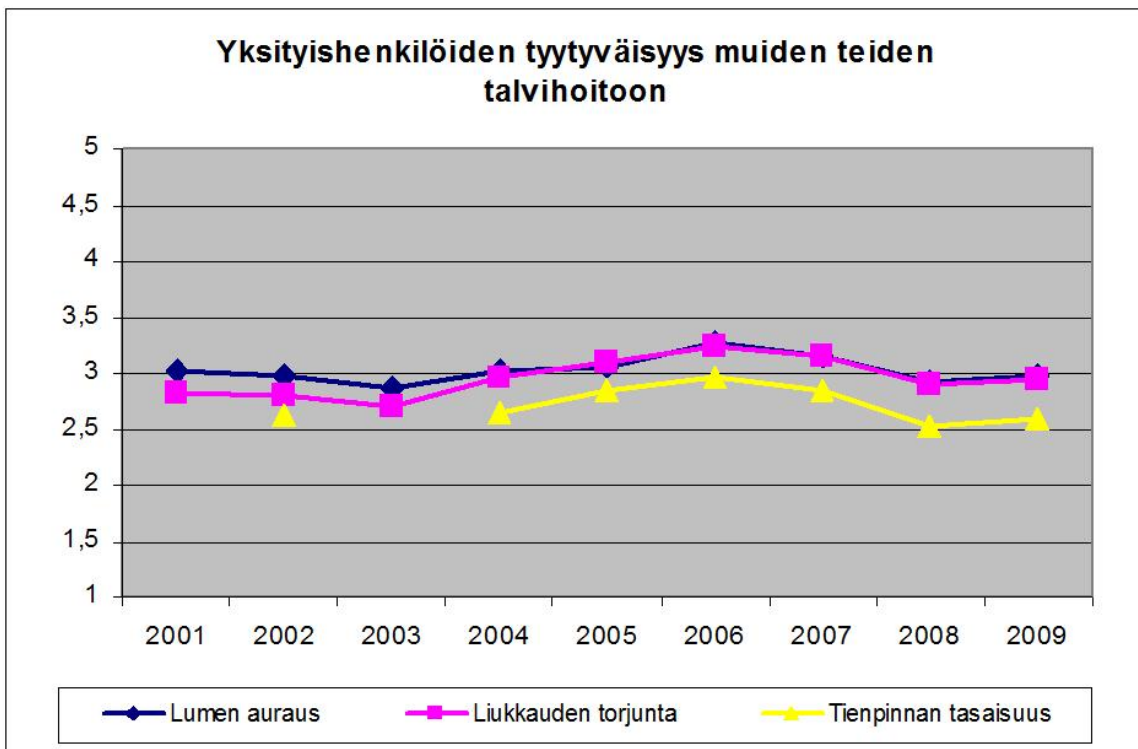


Kuva 4. Talvihoidon keskitetyn laadunseurannan mukainen vältävien ja huonojen keliön valtakunnallisesti painotettu osuus. Talvikautena 2004-2005 ei laadunseurantaa toteutettu.

Talla-mittausten ohella tien kunnosta ollaan yritetty saada objektiivista kuvaa tienkäyttäjähaastatteluiden avulla. Haastattelujen ongelma on kuitenkin se, että tienkäyttäjän mielikuviin talvihoidon tasosta vaikuttaa helposti moni muukin asia kuin talvihoitourakoitsijan työn laatu (kuvat 5 ja 6).

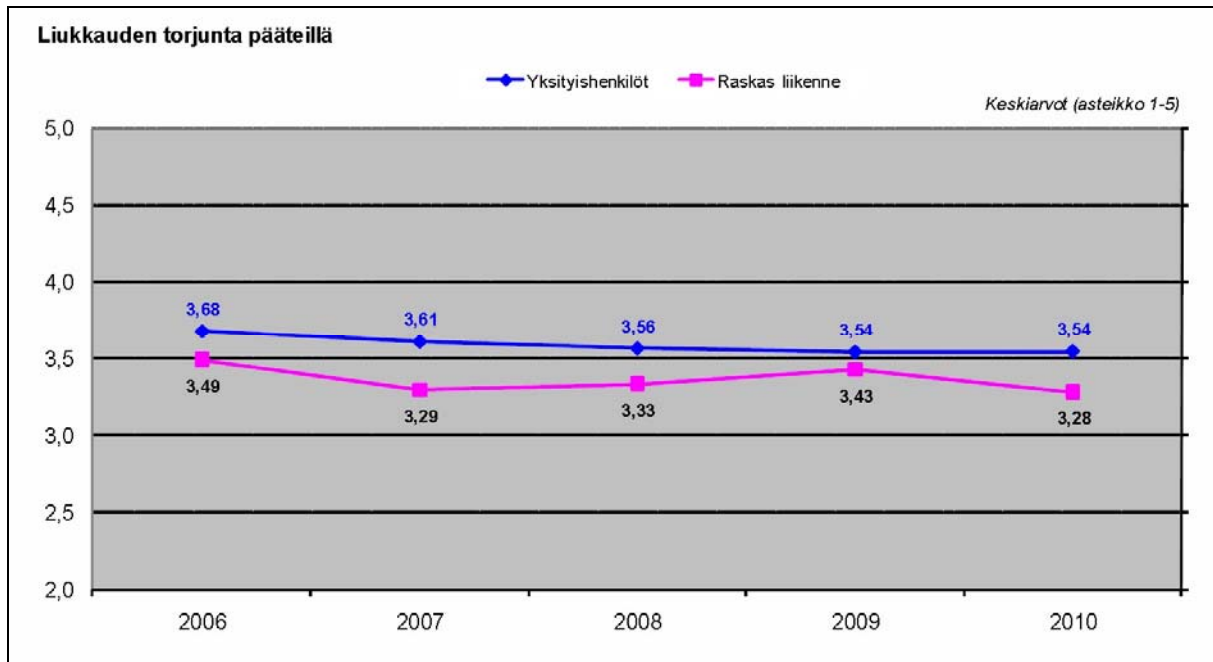


Kuva 5. Yksityishenkilöiden tyytyväisyys päätteiden talvihoitoon. Haastattelussa käytetään 5-portaista asteikkoa, jossa numero on sitä korkeampi, mitä tyytyväisempi tienkäyttäjä on.

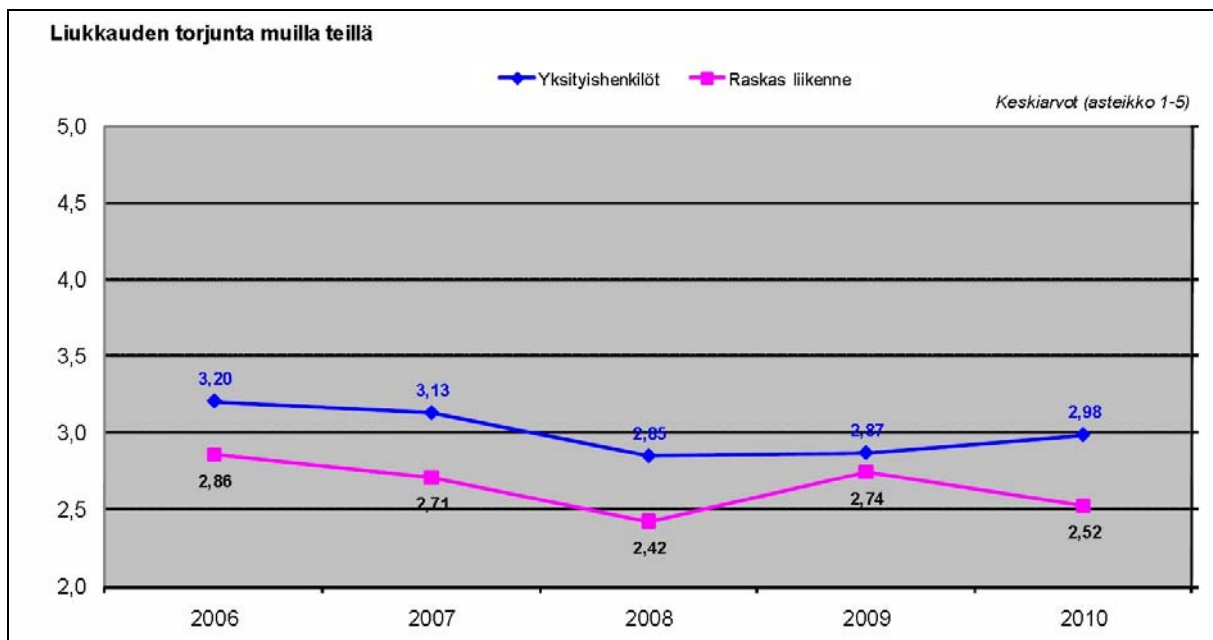


Kuva 6. Yksityishenkilöiden tyytyväisyys muiden teiden talvihoitoon. Haastattelussa käytetään 5-portaista asteikkoa, jossa numero on sitä korkeampi, mitä tyytyväisempi tienkäyttäjä on.

Raskaan liikenteen kuljettajat ovat yleensä olleet tyytymättömämpiä teiden käyttöön kuin yksityisautoilijat. Tähän selvitykseen ei ollut käytettävissä raskaan liikenteen osalta kuvien 5 ja 6 kaltaisia pidemmän ajan trendejä. Kuvissa 7 ja 8 on vertailtu yksityishenkilöiden ja raskaan liikenteen kuljettajien tyytyväisyyttä pääteiden ja muiden teiden liukkaudentorjuntaan vuosina 2006-2010. Ammattiliikenne on ollut aina yksityishenkilöitä tyytymättömämpi teiden talvihoitoon.



Kuva 7. Yksityishenkilöiden ja ammattiliikenteen tyytyväisyys pääteiden liukkauden torjuntaan 2006-2010 [Karetie 2010].



Kuva 8. Yksityishenkilöiden ja ammattiliikenteen tyytyväisyys muiden teiden liukkauden torjuntaan 2006-2010 [Karetie 2010].

3. Urakoitsijoiden ja tilaajaosapuolen haastattelut

Pääosin maaliskuun 2010 aikana toteutettiin yhteensä 46 puhelinhaastattelua. Mukana oli kaikki 6 maassa toimivaa talvihoidon pääurakoitsijaa. Aliurakoitsijoina maassa toimi talvella 2009–2010 noin 700–800 yritystä, joista haastateltiin yhteensä 30, eli 3-4 kappaletta yhtä ELY-aluetta kohden. Liikenneviraston aluevastaavia, eli entisiä Tiehallinnon tiemestareita on maassa noin 45 kappaletta. Heistä haastateltiin 8:aa, kaikki eri ELY-alueilta. Talvihoidon pistokoevalvontaa hoitavia konsulttiyrityksiä oli kuluneen talvena vain 2 kappaletta, tutkimuksessa haastateltiin kummankin yrityksen edustajaa. Yhteenveto haastateltavista on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Haastatellut tehtäväryhmittäin

	Kpl
Pääurakoitsijat	6
Aliurakoitsijat	30
Aluevastaavat	8
Valvontakonsultit	2
Yhteensä:	46

Aliurakoitsijoiden valintaperusteena oli, että:

- mukaan otetaan niin isompia kuin pienempiä aliurakoitsijoita
- jokaisen pääurakoitsijan alaisuudessa toimivia aliurakoitsijoita on mukana vähintään 2 kappaletta
- aliurakoitsijoita valitaan tasaisesti eri puolilta Suomea

Haastatelluista aliurakoitsijoista 25 käytti teiden hoitoon pääasiallisesti kuorma-autoja ja 5 traktoreita. Traktoriurakoitsijoista 2 oli sellaisia, jotka eivät vastanneet varsinaisen tien auraamisesta, vaan hoitivat linja-autolevikkeiden, hankalapääsyisten tien reuna-alueen kohteiden sekä kevyen liikenteen väylien aurauksia.

Aluevastaavia valittaessa pidettiin tärkeänä, että:

- jokaisen eri pääurakoitsijan urakoita valvovia aluevastaavia on mukana vähintään 1
- aluevastaavat toimivat eri puolilla Suomea
- aluevastaavat olivat sen verran kokeneita, että pystyvät vastaamaan kaikkiin kysymyksiin

Puhelinhaastattelut toteutettiin siten, että kaikille haastateltaville lähetettiin ensin kirjallisesti kysymykset, jotta haastateltavat saattoivat hieman etukäteen pohtia kysymyksiä. Kaikki vastaukset kuitenkin kerättiin puhelinhaastatteluna. Kaikille haastateltaville lähetetyssä kirjeessä pyydettiin haastateltavia ehdottamaan heille sopivaa haastattelu-aikaa. Sopivan haastatteluajan ilmoitti vain 3 haastateltavaa. Puhelimitse tavoiteltaessa 7 aliurakoitsijaa kieltäytyi haastattelusta joko suoraan tai siten, etteivät olleet tavoitettavissa sovittuna haastattelu-aikana, joka useamman kanssa sovittiin useaan kertaan. Kieltäytymisten seurauksena yhden pääurakoitsijan osalta jouduttiin tyytymään vain yhteen aliurakoitsijahaastatteluun.

Pääurakoitsijoille, aliurakoitsijoille ja aluevastaaville esitettiin 22 kysymystä, pistokoe-konsulteille 10. Kysymykset koskivat seitsemää eri pääaihealuetta, mutta kaikilta haastateltavilta ei kysytty kaikkiin pääaihealueisiin liittyviä kysymyksiä (taulukko 2). Lisäksi kysymykset pääaihealueen sisällä saattoivat vaihdella jonkin verran. Liitteessä 1 on esitetty eri ryhmille esitetyt kysymykset.

Taulukko 2. Haastatteluissa käsitellyt aihealueet.

Aihealue	Pää-urakoitsijat	Ali-urakoitsijat	Aluevastaavat	Valvontakonsultit
Pääurakan tarjouspyyntövaihe	X	X	X	
Sopimus pääurakoitsijan kanssa		X		
Talvihoidon laatuvaatimukset	X	X	X	X
Kelinseuranta	X	X	X	X
Pistokoevalvonta, sanktiot ja bonukset	X	X	X	X
Alan kehittäminen	X	X	X	
Urakoitsijan työmotivaatio	X	X	X	

Jäljessä on esitetty yhteenveto haastattelun tuloksista.

3.1 Pääurakan tarjouspyyntövaihe

Pääurakoitsijat

Kun pääurakoitsijoilta kysyttiin tarjouspyyntövaiheeseen liittyvistä epäkohdista tai puutteista, he kommentoivat mm. seuraavaa:

- *kriteeristö esim. esivalinnassa on liian joustava. Puhutaan esim. 3 vuoden keskimääräisestä liikevaihdosta, mutta riittää myös 1 vuosi ja nyt lisättiin määrittelyyn sana "mahdollisesti". Muutokset aiempien vuosien papereihin verrattuna pitäisi olla selvemmin näkyvissä*
- *paperisota on melkoinen ja ilman ammattiapua ei olisi uusi tulokas pystynyt tarjousta tekemään*
- *kokonaishintaisten töiden ohella pitäisi olla myös yksikköhintaisia töitä, siten riski hieman jakautuisi Liikenneviraston ja urakoitsijan kesken*
- *tilanne on aika hyvä. Olemme olleet tyytyväisiä että tiettyyn laatuun pystyvät ovat nykyään samalla viivalla. Näitä toimivuusvaatimuksia on ehkä liikaakin, kyllähän urakoitsijan laatuvaatimukseen sitoutuessaan jo automaattisesti sitoutuu siihen että kalusto on riittävä. Kilpailutus päätökset voisivat olla avoimempia, jolloin tietäisi paremmin mikä on johtanut missäkin hylkäykseen yms.*

- *tilaajan kustannusarviot heittelevät turhan paljon urakoittain. Lisäksi urakat kilpailutetaan turhan lähekkäin tai tieto voittaneista tulee turhan hitaasti. Siitä kun on nähty saatiinko edellinen urakka, on seuraavan urakan kilpailutukseen vain viikko aikaa. Laatusuunnitelman kokoaminen pienellä porukalla on silloin tosi työlästä. Mieluummin lyhyempi laatusuunnitelma tai pidemmät välit tarjousten välillä, laskentapalkkiolla ei ole merkitystä vaikka jäisi kokonaan pois*
- *liian myöhään tulee aina paperit tilaajalta*

Pääurakoitsijoilta myös tiedusteltiin onko nykyinen urakoiden jakoperuste (perus-, vaativat, erittäin vaativat urakat) heidän mielestään sopiva. Kaikkien mielestä jako oli periaatteessa hyvä, mutta 2 pääurakoitsijaa arvosteli rajanvetoa käytännössä. Toinen heistä katsoi, että urakat pitäisi jakaa tasaisemmin kolmeen eri luokkaan, nyt hänen mielestään perusurakoita oli aivan liian paljon.

Kolme pääurakoitsijaa katsoi, että urakoiden koon (maantieteellisen laajuuden) tulisi olla sieltä suuremmasta päästä tai vaihtoehtoisesti vieläkin suurempia. He katsoivat, että koska nykyään pääurakoihin vaaditaan vähintään 2 työnjohtajaa, ei näille ole pienemmissä pääurakoissa kylliksi töitä. Kaksi olisi sitä mieltä, että nykyiset koot ovat sopivia. Yksi vastaajista katsoi, ettei tulisi olla yli 1500 km urakoita.

Kukaan pääurakoitsijoista ei halunnut karsia pääurakointiin liittyviä tehtäviä. Yksi halusi lisää yksikköhintaisia töitä, toinen lisää ympärivuotisia töitä, kolmas tiukentaa alemman verkon laatuvaatimuksia ja neljäs halusi ottaa valaistuksen hoidon urakkaan.

Kaikki pääurakoitsijat olivat periaatteessa tyytyväisiä nykyiseen kilpailuttamismenettelyyn, ainakin siten, ettei kukaan osannut voimakkaasti ehdottaa muutoksia nykyiseen järjestelmään. Seuraavia huomioita kuitenkin tehtiin:

- *pienempien ns. sisääntulourakoiden mukana olo on tärkeää (pienemmän pääurakoitsijan mielipide)*
- *ainakin välillä vois kilpailuttaa urakat niin, että puolen vuoden valmistautumisajan sijasta olisikin 1,5 vuotta aikaa valmistautua ja hankkia kalustoa*
- *voisihan sitä jotain muitakin vaihtoehtoja pilotoida, esim. sellainen malli, missä tilaaja kertoo hinnan ja tarjoaja kertoo mitä sillä saa*

Aliurakoitsijat

Haastatelluista 30 aliurakoitsijasta 6 yrittäjää oli joskus osallistunut kilpailuun pääurakasta, muttei koskaan kilpailu voittanut. Lisäksi yksi haastateltu oli jättänyt tarjouksen, mutta vetänyt sen pois, koska oli katsonut, että vaatimus kahdesta jo nimetystä työsuhteesta olevasta työnjohtajasta oli sittenkin liian kova. Kaikki 7 edellä mainittua yrittäjää olivat sitä mieltä, että kooltaan pienimmät pääurakat olivat sopivia, mutta suuremmat liian isoja. Sopimuskausi (5-7 vuotta) oli heidän mielestään sopivan mittainen, tosin yksi sanoi mieluummin sitoutuvansa 5:een kuin 7:ään vuoteen. Yksi taas perusteli pitkän sopimuskauden tarpeellisuutta sillä, että pienempien yrittäjien on tärkeää saada pitkä sopimuskausi, jotta he uskaltavat tehdä ison urakan vaatimia kalliita laiteinvestointeja.

Yksi tarjouksen jättäneistä aliurakoitsijoista kertoi ajautuneensa pahoihin erimielisyyksiin pääurakoitsijansa kanssa sen jälkeen, kun pääurakoitsijalle oli selvinnyt, että aliurakoitsija kilpaillee heidän kanssaan pääurakasta. Pääurakoitsija oli mm. uhanut, ettei aliurakoitsijan toiminta voi olla vaikuttamatta heidän maksuihinsa aliurakoitsijalle.

Niistä 9:stä, joilla pääurakkatarjouksen teko oli jäänyt harkinnan asteelle, yksi ei uskaltanut tehdä tarjousta siksi, että pelkäsi riskeeraavansa nykyisen hyvän työsuhteensa pääurakoitsijan kanssa. Hän myös arvosteli työkoneiden määrään liittyvää

vaatimusta, mihin työkoneiden iällä ja kunnolla ei ollut vaikutusta. Toinen tarjouksen jättämistä harkinnut arvosteli henkilöstön koulutustaustaan liittyviä vaatimuksia, joita ei voinut pitkällä kokemuksella korvata. Kahta tarjouksen jättämistä harkinnutta selvästi pelotti pääurakan koko ja siihen liittyvät vastuut ja sanktiot. Loput tarjouksen jättämistä harkinneista eivät osanneet nimetä mitään erityistä syytä siihen, miksi ajatus oli jäänyt vain harkinnan asteelle. Ne yrittäjät, jotka eivät olleet edes harkinneet kilpailevansa pääurakasta, tuntuivat selkeästi profiloineen itsensä aliurakoitsijaksi (taulukko 3).

Taulukko 3. Talvella 2009-2010 aliurakoitsijana toimineiden yrittäjien kiinnostus kilpailla pääurakasta

	Kpl
Joskus kilpailtu pääurakasta, muttei voitettu	6
Lähetettiin jo tarjous, mutta vedettiin pois	1
Ollaan harkittu, mutta jäänyt harkinnan tasolle	9
Ei olla edes mietitty	14
Yhteensä	30

Liikenneviraston aluevastaavat

Aluevastaavat kommentoivat tarjouspyyntövaiheen mahdollisia epäkohtia tai puutteita seuraavasti:

- *asiapaperit eivät ole koskaan liian selkeitä, aina huomaa, etteivät kaikki urakoitsijat aina ymmärrä asioita aivan samalla tavalla*
- *ei suuria ongelmia. Urakoitsijan lähettämässä tarjouspapereissa saattaa olla virheitä, joka saattaa aiheuttaa ongelmia. Välillä olen miettinyt, että pitäisikö hoitolenkkejä ja niiden maksimipituuksia määrittää jo tarjousvaiheessa, koska niihin joutuu usein urakan aloituksessa puuttumaan. Lisäksi pitäisi ehkä vaatia pääurakoitsijalta enemmän omaa kalustoa*
- *sellaisia ongelmia on ollut, että tilaajan antamassa lähtöaineistossa on ollut virheitä*
- *harmittavan usein tilaajalla tulee päivämäärien kanssa kiire ja urakoitsijalle lähtee tiedot turhan myöhään. En tiedä onko osaksi tästä syystä, mutta myöhemmin huomaa, etteivät urakoitsijat lue papereita kovin tarkkaan ja etenkin muutokset jäävät heiltä usein noteeraamatta*
- *turhan paljon teemme viime hetken muutoksia papereihin. Sitten ehkä liikaa panostetaan sellaisiin papereihin, joita urakoitsijat vaan kopioivat vuodesta toiseen, kuten esim. työturvallisuus. Hieman myös huolettava se, että kun enää laatupisteet ei vaikuta niin voimakkaasti urakoitsijan valintaan, niin laatupuolen papereihin ei enää niin panosteta ja kalustokin on ehkä useammin alimitoitettu*
- *tehdään päällekkäistä työtä esim. konsulttien ja Liikenneviraston kesken tarjouspyyntöjä valmistellessa*
- *en keksi puutteita. Konsultti on helpottanut työtaakkaa. Tänä vuonna ei niin pahaa paniikkia kuin aiemmin*
- *aika vähän olen ollut tarjouspyyntövaiheessa mukana. Itse olen miettinyt onko kaikki ne paperit tarpeellisia, kaikki pysäkit ja liikennemerkit lueteltu*

Kahdeksasta aluevastaavasta seitsemän tuntui olevan varsin tyytyväisiä nykyiseen urakoiden vaatavuustasojaotteluun. Yksi arvosteli jaottelua voimakkaasti todeten sen olevan aivan mielivaltaisen. Hänen mielestään jaottelun tekijältä on paikallistuntemus

täysin puuttunut (huom! Liikenneviraston hankinnan asiantuntijan mukaan aluevastaavan itse tulisi osallistua vaativuusjaotteluun).

Kaikki aluevastaavat olivat suhteellisen tyytyväisiä pääurakoiden kokoon. Kolme aluevastaavaa korosti, että on tärkeitä, että löytyy myös pieniä ns. sisääntulourakoita ja yksi heistä olisi ollut valmis jakamaan vielä enemmän suuria urakoita kahteen osaan. Yksi aluevastaava katsoi, että sopiva urakan koko valvonnan kannalta olisi 1000–1500 km, joten turhan paljon on hänen mielestään tämän ylittäviä urakoita. Pohjoisessa toimiva aluevastaava katsoi, että koska pohjoisen harvan tieverkon vuoksi tiet levittäytyvät siellä laajemmalle alueelle, 1000 km olisi pohjoisessa sopiva pääurakan tiepituus. Yksi vastaajista katsoi, ettei urakoiden maantieteellinen muoto ole välttämättä aina optimaalinen, mutta sitä on vaikea korjata, koska urakat käynnistyvät eri aikoihin.

Kaikki aluevastaavat yhtä lukuun ottamatta katsoivat, ettei pääurakan sopimuksen piiriin tulevien tehtävien määrää ole syytä muuttaa. Yksi vastaava katsoi, että kesäaikaan liittyviä tehtäviä pitäisi lisätä, jotta vuoden ympäri toimiville aliurakoitsijoille olisi kesäaikana enemmän töitä.

Kaikki aluevastaavat yhtä lukuun ottamatta myös pitivät nykyistä kilpailuttamiskäytäntöä periaatteessa hyvänä. Yksi vastaava kuitenkin katsoi, että nykyinen menettely karsii liikaa hyviä tekijöitä pois. Hänen mukaansa valinnassa ratkaisee liikaa papereiden tekotaito (erityisesti laatupapereiden), eikä todellinen osaaminen. Lisäksi vastaavat kommentoivat, että:

- *valvojalle aiheuttaa haasteita se, että uusien vaatimusten voimaantuluminen on eri urakoissa erilaista (koska sopimuskaudet alkavat eri aikoihin, eikä vaatimuksia ole helppo muuttaa kesken sopimuskauden)*
- *jos jotain pitäisi kehittää, niin alemman verkon valvontaan pitäisi jotain valvontatyökaluja kehittää. Niiden hoitoon on panostettu nyt kilpailutustilanteessa vain puolet siitä, mitä Tielaitosaikana*
- *en tiedä olisiko se juridisesti mahdollista, mutta tilaaja pääsisi helpommalla, jos ensiksi avaisi hintakuoret ja tarkistaisi vain halvimman tarjouksen antaneelta täyttävätkö muut paperit vaaditut ehdot. Tarjouspyyntöpapereissa voisi myös kuvata tarkemmin kalustomitoitusta*

3.2 Sopimus pääurakoitsijan kanssa

Aliurakoitsijat

Aliurakoitsija saa korvausta tekemästään talvihoidosta joko suoriteperusteisesti (km- tai tuntilaskutus) tai koko talven kestävän kokonaishintaisen urakan mukaan. Suoriteperusteinen hinnoittelu osoittautuu usein paremmaksi vaihtoehtona talvina, jolloin on tehtävä runsaasti talvihoitotoimenpiteitä. Vähälumisina talvina, jolloin kelit eivät voimakkaasti vaihtele, saattaa kuitenkin tällaisen sopimuksen omaavan aliurakoitsijoilla olla useiden viikkojen jaksoja, jolloin päivystysvalmiutta on pidettävä yllä, mutta tuloja ei ole. Suoriteperustainen urakkamuoto oli yleisintä pienemmillä traktoriyrittäjillä ja pohjoisen kuorma-autoilijoilla.

Urakkamuodot jakautuivat melko tasaisesti kokonaisurakan ja suoriteperustaisen urakan kesken (taulukko 4). Kuudella yrittäjällä oli kertomansa mukaan kumpiakin sopimusmuotoja. Näistä tapauksista neljä oli sellaisia, joissa aliurakoitsija työskenteli

useimmissa urakoissa ja eri urakoissa oli erilaisia sopimuksia. Sen sijaan 2 aliurakoitsijaa kertoivat järjestelmästä, jossa yhden urakan sisällä oli kumpaakin maksuperustetta.

Maalaisjärjellä ajatellen tuntuisi loogiselta, että kokonaisurakasta sopineet päättäisivät itse, milloin lähtevät tekemään toimenpiteitä ja suoriteurakasta sopineet lähtisivät työhön pääurakoitsijan käskystä. Mikäli asia olisi päinvastoin, olisi nimittäin vaarana, että pääurakoitsija voisi juoksentaa kokonaisurakasta sopinutta mielin määrin ilman että pääurakoitsija joutuisi ylimääräisesti työstä maksamaan. Vastaavasti mikäli suoriteurakasta sopinut saisi itse päättää koska lähtee, hänellä olisi kiusaus tehdä ylilaaatua, jolloin hän voisi laskuttaa pääurakoitsijaa enemmän. Aliurakoitsijoiden kanssa käydyt keskustelut kuitenkin osoittivat, ettei asia ollut aivan näin yksioikoinen.

Neljä kokonaisurakasta sopinutta kertoi lähtevänsä pääurakoitsijan käskystä tekemään toimenpiteitä (taulukko 4). Heistä kuitenkin vain yksi valitti, että pääurakoitsija yrittää juoksentaa heitä kohtuuttomasti. Viisi pääurakasta sopinutta kertoi lähtevänsä töihin sekä pääurakoitsijan käskystä että oma-aloitteisesti. Heistä kaksi kertoi lähtevänsä pääurakoitsijan käskystä päteille ja oma-aloitteisesti II-III –hoitoluokan teille. Sen sijaan yksi kertoi lähtevänsä lähinnä yöaikaan omatoimisesti liikkeelle.

Suoriteperustaisen sopimuksen tehneistä vain yksi vakuutti lähtevänsä oma-aloitteisesti liikkeelle. Kyseessä oli pieni traktoriurakoitsija, joka ei hoitanut varsinaista tien aurausta, vaan pelkästään linja-autolevikkeiden ja kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitoa.

Taulukko 4. Haastateltujen aliurakoitsijoiden urakkamuoto ja toimenpiteisiin lähtö

		Toimenpiteisiin lähtö			
		Oma-aloitteisesti	Pääurakoitsijan käskystä	Sekä-että	Yhteensä:
Urakka- muoto	Kokonaisurakka	4	4	5	13
	Km/tuntiperustainen	1	10		11
	Sekä-että		3	3	6
	Yhteensä:	5	17	8	30

Liikenneviraston ja pääurakoitsijan välisen sopimuksen mukaisesti Liikennevirastolla on mahdollisuus sakottaa pääurakoitsijaa, mikäli pääurakoitsija on syyllistynyt toiminnassaan vakaviin laiminlyönteihin. Mikäli laiminlyönti on tehty tieosuudella, jota hoitaa aliurakoitsija, pääurakoitsija voi aliurakoitsijan kanssa tehdyn sopimuksen mukaan siirtää sanktion kokonaisuudessa tai osittain aliurakoitsijan maksettavaksi.

Aliurakoitsijoilta tiedusteltiin, voivatko pääurakoitsijalle osoitetut sanktiot siirtyä heille (taulukko 5). Vastaukset jakaantuivat melko tasan vaihtoehtojen "siirtyvät (suoraan)", "sanktioista sovitaan tapauskohtaisesti" ja "eivät siirry" kesken. Vastaajista jopa 4 ei muistanut, mitä asiasta oli sovittu vai oliko asiasta sovittu ollenkaan. Hekään, jotka mielestään muistivat, mitä oli sovittu, eivät välttämättä muistaneet aivan tarkkaan mitä oli sovittu*. Näin ollen erityisesti vaihtoehtojen "siirtyvät (automaattisesti)" ja "sovitaan tapauskohtaisesti" välinen raja voi olla häilyvä.

* Erästä aliurakoitsijaa haastateltaessa itse pienyrityksen omistaja vakuutti, että sanktiot eivät koskaan ohjaudu hänelle. Yrittäjän sidosryhmään kuuluva henkilö, jolla oli myös kopio sopimuksesta, keskusteli myöhemmin tämän selvityksen tekijän kanssa. Selvisi, että sopimuksessa oli nimenomainen maininta, että pääurakoitsija voi ohjata sanktiot aliurakoitsijalle.

Aliurakoitsijan kannalta sellainen tilanne, jossa aliurakoitsija voi lähteä tekemään toimenpiteitä vain pääurakoitsijan käskystä, mutta jossa pääurakoitsija voi kuitenkin laskuttaa tekemättömän toimenpiteen sanktion aliurakoitsijalta, on moraalisesti ja juridisestikin varsin kyseenalainen. Keskusteluissa ei tullut esiin ainuttakaan tällaista tapausta, mutta taulukon mukaan ainakin neljän aliurakoitsijan kohdalla tällainen toimintamalli olisi teoriassa mahdollinen.

Keskusteluissa kävi myös ilmi, että edellä mainittujen sanktioiden lisäksi ainakin yksi pääurakoitsija oli lisännyt aliurakoitsijasopimukseen mahdollisuuden, että pääurakoitsija voi itse langettaa aliurakoitsijoille omia, itse määrittelemiään sanktioitaan. Ainakin yhden haastatellun aliurakoitsijan kohdalla tätä mahdollisuutta oli myös käytetty.

Taulukko 5. Sanktioiden siirtyminen aliurakoitsijoille ja toimenpiteisiin lähtö haastateltujen aliurakoitsijoiden mukaan

		Toimenpiteisiin lähtö			
		Oma-aloitteisesti	Pääurakoitsijan käskystä	Sekä-että	Yhteensä:
Siirtyvätkö pääurakoitsijalle tulleet sanktiot teille?	Siirtyvät	2	4	2	8
	Sovitetaan tapauskohtaisesti	2	2	5	9
	Eivät siirry	1	8		9
	En tiedä		3	1	4
	Yhteensä:	5	17	8	30

Yhteensä 30 aliurakoitsijasta vain kuusi kertoi tekevänsä pääurakoitsijalleen töitä ainoastaan talviaikaan. Kaikkia muita pääurakoitsija työllisti myös kesäaikaan. Heistä osa katsoi, että kesätöiden merkitys oli lähes mitätön, kun taas muutama kertoi tekevänsä talvihoitoa lähinnä siksi, että samalla saa myös rahakkaampia kesätöitä.

Noin puolet aliurakoitsijoista oli kohtalaisen tai varsin tyytyväinen talvikauden taloudelliseen tulokseen talvihoidon osalta (taulukko 6). Yksi tulokseensa tyytymätön kertoi, että oli saanut pääurakoitsijalta sen hinnan, mitä oli tarjonnutkin, mutta oli pyytänyt liian vähän. Muut tulokseensa tyytymättömät syyttivät joko alan alhaista hintatasoa tai pääurakoitsijan sanelupolitiikkaa hinnoista neuvoteltaessa. Kaikki ne kuusi aliurakoitsijaa, jotka tekivät töitä ns. pienelle pääurakoitsijalle, kuuluivat siihen yhdeksän aliurakoitsijan joukkoon, joiden mielestä hintaneuvottelut pääurakoitsijan kanssa olivat sujuneet hyvässä yhteisymmärryksessä (ryhmä "pystyimme vaikuttamaan hintaan").

Aliurakoitsijoiden kanssa keskusteltaessa ilmeni, että ilmeisesti hyvinkin samanlainen talvihoidon hintataso saattoi vaikuttaa hyvin eri tavoin tulokseen riippuen siitä, oliko aliurakoitsijoilla muita töitä talviaikaan. Ahtaimmalla olivat aliurakoitsijat, joiden koko talvikauden tulo perustui talvihoidosta saataviin tuloihin. Ehkä vaikein tilanne oli ollut aliurakoitsijalla, jolla oli eriäviä käsityksiä pääurakoitsijan kanssa työtehtävien laajuudesta. Vasta urakan aikana selvisi, että pääurakoitsija edellyttää häneltä tehtäviä, joita hän ei voi kuorma-autollaan hoitaa. Tällöin pääurakoitsija edellytti, että aliurakoitsijan tulee omalla kustannuksellaan palkata traktoriurakoitsija suorittamaan kyseisiä tehtäviä. Ne kaikki 4 aliurakoitsijaa, jotka raportoivat tehneensä tappiota tai nollatuloksen, olivat tehneet pääurakoitsijan kanssa urakkasopimuksen.

Eräs talvihoidon hintatasoon tyytyväinen aliurakoitsija kertoi, että hän oli saanut järjestettyä talviajalle kalustolle paljon sellaista työtä, joka ei ollut tarkasti aikaan

sidottua, eikä näin ollen estänyt päivystysluontoista talvihoitoa. Hänellä oli mm. paikallisen betoniyrityksen kanssa sopimus, jonka mukaan hän ajaa betonitehtaalle hiekkaa aina kun ehti. Tämä yritys katsoi, että talvihoidon hintataso ylittää jopa maanrakennusalan yleisen hintatason.

Taulukko 6. Talvikauden taloudellinen tulos ja neuvottelutilanne pääurakoitsijan kanssa haastateltujen aliurakoitsijoiden mukaan

		Neuvottelutilanne pääurakoitsijan kanssa			
		"Pystyimme vaikuttamaan hintaan"	"Pystyimme vaikuttamaan hintaan vain hieman"	"Sanelutilanne, ota tai jätä"	Yhteensä:
Kuluneen talvikauden tulos talvihoidon osalta	"Tappiota tuli"			1	1
	"Suunnilleen nolville menee"		3		3
	"Hieman jää käteen, mutten ole tyytyväinen hintatasoon"	3	6	1	10
	"Olen kohtalaisen tyytyväinen tulokseen"	3	8	1	12
	"Olen oikein tyytyväinen tulokseen"	3	1	0	4
	Yhteensä:	9	18	3	30

Aliurakoitsijoilta tiedusteltiin haastattelujen yhteydessä myös yrityksen henkilöstön määrää. Niistä 7:stä aliurakoitsijasta, joilla oli käytettävänänsä korkeintaan 2 miestä talvihoitoon, vain 2 oli kohtalaisen tai varsin tyytyväinen tulokseen (taulukko 7). Niistä 11 urakoitsijasta, joilla oli vähintään 6 miestä, 9 oli kohtalaisen tai oikein tyytyväinen tulokseensa talvihoidon osalta.

Taulukko 7. Talvikauden taloudellinen tulos ja sen yrityksen oman henkilöstön määrä, joka oli käytettävissä talvihoidon operatiiviseen toimintaan

		Yrityksen oman henkilöstön määrä				
		1-2	3-5	6-10	Yli 10	Yht.:
Kuluneen talvikauden tulos talvihoidon osalta	Tappiota	1				1
	Nollille	1		1	1	3
	Jotain jää vähän käteen, mutta tyytymätön olen	3	6	1		10
	Olen kohtalaisen tyytyväinen	2	4	5	1	12
	Olen tulokseen oikein tyytyväinen		2	1	1	4
	Yht.:	7	12	8	3	30

Kaikki aliurakoitsijat kertoivat, että heidän sopimuksissaan on indeksiehto, joka ottaa huomioon tiettyjä alan kustannusten muutoksiin vaikuttavia tekijöitä, mm. polttoaineiden hinnan kehityksen. Yksi aliurakoitsijoista kertoi, että pääurakoitsija oli yrittänyt tinkiä niin, että indeksi otettaisiin 70 %:sesti huomioon, mutta ei ollut kuitenkaan kyseisen aliurakoitsijan kohdalla saanut vaatimusta läpi.

Aliurakoitsijoilla oli hyvin eripituisia sopimuksia pääurakoitsijoiden kanssa (taulukko 8). Kukaan aliurakoitsija ei kuitenkaan spontaanisti arvostellut missään vaiheessa sopimusten kestoa, joten sopimusten rahallinen korvaus tuntui merkitsevän aliurakoitsijoille huomattavasti sopimusten kestoa enemmän.

Taulukko 8. Haastateltujen aliurakoitsijoiden sopimuskauden pituus.

	Kpl
1-3 vuotta	4
1-3 vuotta + optiovuosia	4
5 vuotta	6
5 vuotta + optiovuosia	2
7 vuotta	7
"Toistaiseksi voimassa"	1
Eri pituisia sopimuksia eri urakoissa	6
Yhteensä:	30

Liikennevirasto voi maksaa pääurakoitsijalle bonuksia tienkäyttäjättyytyväisyyden ja aluevastaajan näkemysten perusteella. Kukaan aliurakoitsija ei ollut tällaisia bonuksia saanut, eikä muistanut, että tällaisista bonuksista olisi sopimuksissa mitään mainittu. Tietyissä pääurakoissa voi pääurakoitsija saada bonusta, jos hän käyttää suolaa tiettyä määrää vähemmän, mutta myös sakkoa, jos käyttää runsaasti. Tällainen suolaehto oli siirretty yhden aliurakoitsijan sopimukseen. Lisäksi yksi aliurakoitsija kertoi, että pääurakoitsija voi maksaa bonuksia oman pääurakoitsijan bonusjärjestelmän perusteella.

3.3 Talvihoidon laatuvaatimukset

Kaikki

Kaikilta haastatelluilta kysyttiin, ovatko talvihoidon laatuvaatimukset haastateltujen mielestä oikealla tasolla a) tienkäyttäjän tarpeiden kannalta ja b) yhteiskunnan resurssien kannalta. Suurin osa vastaajista piti nykyisten laatuvaatimusten tasoa sopivana, mutta osa vastaajista halusi lieventää tai kiristää vaatimuksia joiltain osin. Tienkäyttäjän tarpeiden näkökulmasta esitettiin useammin kiristysvaatimuksia, kun taas yhteiskunnan resurssien näkökulmasta vaatimuksia pidettiin useammin liian kireinä (taulukko 9). Niistä 14 vastaajasta, joiden mielestä vaatimukset olivat tienkäyttäjän tarpeiden kannalta osin liian alhaiset, 9 tarkensi, että alempien hoitoluokkien kunto on tienkäyttäjän kannalta liian alhainen. Niistä 12 vastaajasta, joiden mielestä vaatimukset ovat yhteiskunnan resurssien kannalta liian korkeat, 4 tarkensi, että viimeaikaiset laatuvaatimusten nostot, kuten pääteiden "superluokka" ja yöajan lievennysten poisto olivat turhia.

Taulukko 9. Laatuvaatimusten taso haastateltujen mukaan

	Tienkäyttäjän tarpeiden kannalta					Yhteiskunnan resurssien kannalta				
	Osin liian alhaiset	Sopivat	Osin liian korkeat	En osaa sanoa	Yht.	Osin liian alhaiset	Sopivat	Osin liian korkeat	En osaa sanoa	Yht.
Pääurakoitsijat	4	2			6	1	4	1		6
Aliurakoitsijat	6	17	3	4	30	5	14	8	3	30
Aluevastaavat	4	4			8		7	1		8
Valvontakonsultit		1	1		2			2		2
Yhteensä:	14	24	4	4	46	6	25	12	3	46

Lisäksi kaikilta kysyttiin vielä tarkemmin, osaisivatko he yksilöidä, mitä vaatimuksia voisi laskea laatuksen kärsimättä, mitä vaatimuksia pitäisi kiristää, mitkä vaatimukset ovat turhia tai mitkä vaatimukset erittäin hankalia täyttää. Näihin kysymyksiin saatiin seuraavia kommentteja:

Pitäisi lieventää:

- *meillähän on erikseen kirjoituspöytälaatu ja vaadittu laatu. Tiemestarit eivät onneksi vaadi kirjoituspöytälaatua. Vähäisen lumen työntäminen lähemmäs tien reunaa silloin, kun liikenne on jo heittänyt sen pois ajokaistoilta, on usein turhauttavaa. Reunapalteiden poisto ei ole aina mahdollista kalustoa rikkomatta ja silloin se jätetään tahallaan tekemättä, koska sakot tulevat halvemmaksi (pääurakoitsija)*
- *voimakkaiden lumimyräköiden aikana voisi käytännössä olla vähän joustavampi. Teoriassa joustoa on, muttei aina käytännössä (pääurakoitsija)*
- *yöajan lievennysten poisto III-tiellä oli turha ja kyllä se suolan käyttö Ib-tiellä yöaikaan on aika vaikeata kun ei ole sitä liikennettä (pääurakoitsija)*
- *tasaisuusvaatimuksen kiristäminen 3->2 cm, kun samalla otettiin toimenpideaika pois, oli varsin kova vaatimus. En tiedä ymmärtääkö tilaaja kuinka paljon se urakoitsijan toimintaan vaikuttaakaan. Vanha vaatimus olisi ollut ihan riittävä. (pääurakoitsija)*
- *yöajan lievennykset voisi ottaa takaisin II-III luokkiin (aliurakoitsija)*
- *pääteiden liikennemerkkien yms. puhdistusten sanktiot ovat niin kovat, että käytännössä ne putsataan ensin ja sitten vasta mennään tekemään alemman tieverkon liukkaudentorjuntaa. En usko että tämä on liikenneturvallisuuden kannalta viisainta (aliurakoitsija)*
- *pääteiden vaatimukset lumen suhteen liian kovat, liikaa kytätään liukkaita (aliurakoitsija)*
- *kyllä tuo superluokka, missä ei ole toimenpideaikaa ollenkaan on ihan järjetön. Tämä nyt oli aika helppo talvi, mutta kyllä jatkossa tulee suolaa kulumaan aivan tuhattomasti. Sitten tietysti vaikeilla keleillä sivuteitä ei saada pidettyä ihan vaatimuksenmukaisessa kunnossa, mutta onneksi tiemestareilla on ollu järki päässä (aliurakoitsija)*
- *kitkarajat pakkasella ongelmallisia, konstit loppuvat kun ei voi ruveta päätteitä linjahiekoittamaan. Myös yöllä suolan käyttö on ongelmallista vähäisen liikenteen*

vuoksi, Tiehallinnon ei pitäisi tiedottaa, että nyt on sama keli yöt ja päivät (aliurakoitsija)

- *lumen lähtökynnys ihan Ok, mutta maksimilla ei mitään virkaa (aliurakoitsija)*
- *lumen max määrä 2 cm päätiestöltä heti pois, ihan liian tiukka (aliurakoitsija)*
- *linja-autopysäkkien ja levähdysalueiden pitäminen auki sellaisilla tieosuuksilla, jossa juuri kukaan ei liiku, on ihan turhaa hommaa (aliurakoitsija)*
- *lumimäärin suhteen on sellaista ongelmaa, että urakoitsijat seuraa tiesääasemaa ja tiellä saattaa lumi kuitenkin kasautua valleiksi, jotka ylittää rajat. Valvonnan kannalta olisi helpompaa, jos lumimäärät sidottaisiinkin tiesääasema-arvoihin (aluevastaava)*
- *pikkuteiden osalta voisi paikallisesti sopien laskea vaatimuksia, koska pohjoisessa paljon pikkuteitä, joiden varrella ei ketään asu (aluevastaava)*
- *hiljaisemmillä teillä voitaisiin hyvin palauttaa yöajan lievennetyt vaatimukset (valvontakonsultti)*
- *tämä superluokan nollatoleranssi on aika turha ja mahdoton toteuttaa (valvontakonsultti)*

Pitäisi kiristää:

- *urakoitsijan ehdottamia yksikköhintaisia töitä vältellään liikaa, esim. liikennemerkkien ja opasteiden korjaus ja uusiminen (pääurakoitsija)*
- *uriin ja polanteen poistoon kiinnitetään liian vähän huomiota (aliurakoitsija, kommentti saattaa liittyä osin valvontaan)*
- *pitäisi aina heti lähteä hommiin, eikä odotella että lumi on tamppaantunut niin tiehen kiinni, että pitää niitä sitten alusterällä hingata (aliurakoitsija)*
- *urasyvyysvaatimuksia tiukennettava kaikissa luokissa, alimmissa luokissa sallitaan aivan liikaa lunta (aliurakoitsija)*
- *II-III-luokkien lumen cm-määrät tiukemmiksi (aliurakoitsija)*
- *alemman verkon liukkauden torjuntaa (hiekoitus) voisi tiukentaa (aluevastaava)*
- *alemman verkon aurauksia vois vähän ehkä tiukentaa, on siellä niitäkin, joiden pitäisi päivittäin töihin päästä (aluevastaava)*
- *tiestön tilan tunteminen, mukaan lukien kevyen liikenteen väylät, pitäisi olla parempaa. Liian paljon on jo vastuuta aliurakoitsijoilla, pääurakoitsijat eivät enää tiedä, mitä aliurakoitsijat puuhailevat (aluevastaava)*
- *kapeilla teillä, joilla liikkuu tukkirekkojakin, sallitaan vähäisen lumen tulon tilanteissa yllättävän paljon reunalunta (aluevastaava)*
- *II ja III –luokka vaatimusten osalta niin lähellä toisiaan, että III-luokan voisi tiputtaa kokonaan pois (aluevastaava)*
- *kaikille hoitoluokille pitäisi olla kitkavaatimus, helpottaisi valvontaa (valvontakonsultti)*

Ongelmallisia vaatimuksia:

- *pakkasliukkauteen liittyvä vaatimuksia, joita tarkasti noudattaen Helsingin kehätiet pitäisi säännöllisesti linjahiekoittaa. Lisäksi sorateihin kohdistuu kelirikkoaikana tasaisuusvaatimuksia, jotka ovat täysin mahdottomia (pääurakoitsija)*
- *III-luokan tasaisuusvaatimukset huonolla tieverkolla liian kovia (pääurakoitsija)*
- *uraisuusvaatimukset kohtuuttomia, jos tien pohjarakenne on huono (yhteensä 4:n eri aliurakoitsijan kommentti)*
- *jotkut vaatimukset tuntuvat siltä, kuin olisivat Etelä-Suomen näkökulmasta laadittuja. Turhaan pidetään auki talvella pysäkkejä, josta joku kerran kuussa nousee ja metsätietkin on usein tosi hiljaisia, kun tuo metsäteollisuus on vähentänyt toimintaansa (aliurakoitsija)*
- *kitkarajoja on joskus vaikea saavuttaa kun suolaa ei saa käyttää (aliurakoitsija)*

- *sateella kitkavaatimukset joskus ongelmallisia (aliurakoitsija)*
- *uraisuuden toimenpideajat alemmalla verkolla ovat ongelmallisia. Aurasviitoituksen korjaamiseen sekä reunapaalujen pesemiseen ja korjaamiseen liittyvät vaatimukset ovat aika tiukkoja, mutta onneksi niissä käytetään maalaisjärkeä (aliurakoitsija)*
- *maksimissaan 2 sentin urat III-luokan teillä on aivan liian kova vaatimus (aliurakoitsija)*
- *liukasta ei saisi olla, mutta suolaa ei saisi käyttää. Merkkien putsauksen suhteen voi olla valvojasta riippuen ongelmallisia toiveita (aliurakoitsija)*
- *reunapaalujen pesu 20 asteen pakkasessa on hankalaa, kun pesuvesi jäätyy (aliurakoitsija)*
- *ei liity varsinaisesti vaatimuksiin, mutta tietty tieosuus on niin ruuhkainen, että siellä sitten aura-auto seisoo muiden kanssa samassa jonossa, eikä sitten tahdo ehtiä joka paikkaan (aliurakoitsija)*
- *eihän me ikinä aivan siihen toimenpideaikaan päästä (aliurakoitsija)*
- *järkeä pitää käyttää vaatimuksia valvoessa, esim. uraisuutta voi syntyä johonkin mäkeen 50 metrin matkalle, vaikka tie on muuten ok, eikä voi olettaa että urakoitsija käy koko ajan tietä käyttämässä. Vaatimuksiin en kuitenkaan tekisi tältä osin muutoksia. Lisäksi noin yleisesti toimenpideaikaa on usein vaikea valvoa (aluevastaava)*
- *merkkien puhdistuksen suhteen joutuu kovan myräkän jälkeen antamaan ehkä vähän joustoa, kun miehet ovat aivan puhki aurauksen jäljiltä. Lisäksi on vaikea valvoa onko lumisateen sattuessa koko kalusto liikkeellä (aluevastaava)*
- *esim. kameratolppien levikkeitä on mahdoton pitää samassa kunnossa kuin bussipysäkeitä, sillä kameratolppien levikkeet on erikseen hoidettava erilaisella kalustolla kuin bussipysäkit. Reunapaaluihin liittyvät laatuvaatimukset myös kohtuuttomia. Vaatimusten mukaan lumisateen aikanakin on kitkataso säilytettävä – ei ole mahdollista. Pakkasliukkauden hoidosta aina laistetaan. Pistehiekoitusta vaikea seurata, kun se ei näy aina poikkileikkausseurannassa (aluevastaava)*
- *onhan siellä vaatimuksia, joita ei tietenkään voi kirjaimellisesti vaatia, kuten, että "Urakoitsijan on oltava koko ajan tietoinen tiestön tilasta" (aluevastaava)*
- *aluevastaavat ja urakoitsijan usein unohtavat ennemmin tai myöhemmin mitä urakoitsijan alkuperäisessä laatusuunnitelmassa luvattiinkaan (aluevastaava)*
- *mikä on tarpeen mukainen kitka: jos tietä käyttää 10 autoa ja yksi valittaa -onko tarpeen mukainen kitka? Uraisuusvaatimukset välillä työläitä: pitää hakata tie auki, että näkee mikä on päällysteen ura, jotta voi päätellä, mikä on talvihoidosta aiheutuva uran syvyys (aluevastaava)*
- *alempaan tieverkon karhennukset tuntuvat aika kovilta vaatimuksilta, se vaatii urakoitsijalta kokonaan uutta verkon läpikäyntiä jokaisen aurauksen jälkeen (valvontakonsultti)*

Pää- ja aliurakoitsijoilta sekä aluevastaavilta kysyttiin, toteutetaanko heidän mielestään alalla yleensä laatuvaatimusten mukaista talvihoidon laatua (taulukko 10). Kysymykseen on luonnollisesti erittäin vaikea vastata täysin objektiivisesti. Yksi pääurakoitsija kommentoi suoraan, että "kaikki toimijat testaavat aina valvojan toimintakyvyn". Toinen pääurakoitsija syytti em. pääurakoitsijaa siitä, että mielestään tietää tämän sanoneen suoraan aliurakoitsijoille, ettei kannata ruveta laatuvaatimusten mukaista laatua tekemään. Eräs aluevastaavista kommentoi, että pääurakoitsijat tiedustelevat ennen tarjouksen tekoa, kuka on valvojana ja määrittävät hinnan sen mukaan.

Taulukko 10. Haastateltujen vastaus kysymykseen ”Toteutetaanko alalla yleensä laatuvaatimusten mukaista talvihoidon laatua?”

	Ei	Jotkut toteuttaa, toiset ei	Kyllä	Yhteensä:
Pääurakoitsijat	2	2	2	6
Aliurakoitsijat	2	10	18	30
Aluevastaavat	1		7	8
Yhteensä:	5	12	27	44

Kaikilta haastatelluilta kysyttiin, mitkä ovat yleisimmät syyt tilanteisiin, jolloin määritelty laatu ei toteudu normaalien talvikeliolosuhteiden aikana. Lisäksi kysyttiin, mitä lisäongelmia saattaa tulla, jos olosuhteet ovat hyvin poikkeukselliset. Yksi vastaaja saattoi luonnollisesti luetella useitakin syitä ja kaikki vastaajat eivät keksineet välttämättä mitään syitä (taulukko 11). Useimmin ongelmien katsottiin johtuneen kalustorikosta tai siitä, että pääurakoitsija oli viivytellyt lähdön kanssa. Poikkeusoloissa esiin nostettiin useimmin resurssipula. Yksi suuri pääurakoitsija kertoi, että talven aikana voi useammankin kerran sattua, että joku aliurakoitsijoista vain unohdetaan kovassa kiireessä hälyttää.

Taulukko 11. Haastateltujen näkemykset syistä, joiden vuoksi talvihoidon laatuvaatimukset eivät toteudu normaalien talvikeliolosuhteiden ja poikkeusolosuhteiden aikana.

	Miksi laatuvaatimukset eivät toteudu normaalien talvikeliolosuhteiden aikana?																Entä poikkeusoloissa?										
	Konerikko	Sääennusteiden virheet	Katko viestiketjussa	Uuden urakan alkukankeus	Nopea polanteen/uran kasvu	Vaikea uraisuus kun huono pohjakerä	Liian paksu jääkerros	Kielto käyttää hiekoitushiekkaa	Ammattitaidottomuus	Väliinpitämättömyys	Viivästely lähdössä	Alijäähtynyt vesi	Tuiskupalkat	Pääurakoitsijan säästöhalut	Urakoitsijat kelinseurannan puutteet	Alusterien säästeleminen	Väärän työmenetelmän valinta	Inhimillinen virhe arvio	Valvonnan heikkous	Yht.:	Resurssipula	Liikenne-esteet	Hirtaus, kun ei saa vaarantaa liikenneturvallisuutta vaikealla keillää	Viivytely lähdössä	Tuiskupalkat	Miesten väsyminen	Yht.:
Pääurakoitsija	5	1	1	1	1			1											10	2							2
Aliurakoitsija	9	1			2	1	2	2	1	2	6	1	1	1					29	8	1	1					10
Aluevastaava	3					1					2		1		1	1	1	1	13	1	1			1	1	1	5
Valvontakonsultti										1				2	1				4	1							1
Yhteensä:	17	2	1	1	3	2	2	2	2	2	9	1	2	3	3	1	1	1	56	12	2	1	1	1	1	1	18

Pääurakoitsijat

Pääurakoitsijoilta kysyttiin erikseen, ovatko laatuvaatimukset heidän mielestään riittävän selkeitä ja yksinkertaisia. Kaikkien mielestä vaatimukset olivat periaatteessa kyllin selkeitä, mutta he halusivat lisäksi tarkentaa:

- liikaa kirjoituspöytävaatimuksia sekä työmenetelmämääräyksiä laatuvaatimusten sijasta
- kirjalliset laatuvaatimukset ovat vain eri asia kuin vaatimukset käytännössä: eri urakoissa vaaditaan erilaista laatua
- kitkavaatimusten osalta kaivattaisiin numeraalisia vaatimuksia luokkiin II-III
- ongelmat liittyvät tulkintaan valvojien kanssa
- jotkin vaatimukset vähän ympäröivät niin, että aika paljon jää aluevastaavan tulkinnan varaan, kuten "teiden oltava kaikissa olosuhteissa liikennöitävässä kunnossa"

Lisäksi pääurakoitsijoilta tiedusteltiin, millaista on resurssien (henkilöstö ja kalusto) saatavuus heidän toiminta-alueillaan. Pääurakoitsijoista kaksi oli sitä mieltä, ettei saatavuuden kanssa ole ongelmia. Loput neljä vastasivat seuraavasti:

- noin joka viidennen aliurakoitsijan hankinnan kanssa on ongelmia. Aliurakoitsijat ovat vain karkeasti tiedossa kilpailuvaiheessa
- tämä on kaikkein vaikein asia! Aliurakoitsijoiden hintoja pitäisi saada 30 % korkeammiksi, mutta eräs pääurakoitsija polkee hintoja. Tämä on selkeä huoli!
- vielä on pärjätty hyvin, kun tarjotaan ympärivuotisia sopimuksia jne. Porukka rupeaa ukkoontumaan, nuoria ei päivystäminen kiinnosta. Tilanne vaikeutuu jo nykyhinnoillakin muutaman vuoden sisällä
- välillä oli vaikeata, rakentamisen lama on kuitenkin parantanut saatavuutta. Vaikeinta on kuitenkin aina hyvän työmaapäällikön löytäminen

Pääurakoitsijoilta myös kysyttiin onko tilaajan vaatimus varakalustosta vaikea saavuttaa. Kahden vastaajan mielestä vaatimus ei aiheuta vaikeuksia. Kaksi vastaajaa totesi suoraan, että asia on paremmin paperilla kuin käytännössä. Kaksi viimeistä katsoi vaatimuksen aiheuttavan ylivoimaisia kustannuksia.

Aliurakoitsijat

Aliurakoitsijoilta kysyttiin erikseen, ovat he saaneet laatuvaatimukset ja työkohtaiset tarkennukset tietoonsa. Yksi vastaajista, joka hoiti lähinnä kevyen liikenteen väyliä ja linja-autopysäkkejä, ei osannut vastata kysymykseen (ei ollut saanut vaatimuksia ja tarkennuksia, tai sitten oli saanut, muttei muistanut). Muut kertoivat saaneensa laatuvaatimukset ja moni toi tässä esiin pääurakoitsijan järjestämät koulutuspalaverit. Työkohtaiset tarkennuksetkin olivat tulleet pääosin perille, kaksi oli saanut mielestään tarkennukset vain suullisesti ja yksi (em. henkilön lisäksi) ei ollenkaan.

Keskusteluissa kävi kuitenkin usein ilmi, että etenkin pienemmät aliurakoitsijat eivät tunteneet vaatimuksia yleisellä tasolla kovinkaan hyvin. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteivätkö he olisi tienneet, mitä juuri heidän omalta tieosuudeltaan vaadittiin. Esimerkiksi hoitoluokitus tuntui olevan joillekin vastaajille hieman vieras, aina ei muistettu hoitoluokkien nimiä.

Aliurakoitsijoilta myös kysyttiin kokevatko he voivansa yleensä vaikuttaa laatuun, vai kokevatko he vain tekevänsä sovittuja tehtäviä sovittuun aikaan. Vastaajista 23 katsoi voivansa vaikuttaa laatuun ja 7 hyvin rajoitetusti jos ollenkaan. Kaikki ne vastaajat, jotka eivät katsoneet voivansa vaikuttaa laatuun, olivat luonnollisesti niitä, jotka lähtivät pääurakoitsijan käskystä. Kuitenkin pääurakoitsijan käskystä lähti myös 10 sellaista aliurakoitsijaa, jotka mielestään saattoivat vaikuttaa laatuun. He perustelivat vastausta joko sillä, että:

- he voivat hoputtaa pääurakoitsijaa, jolloin he voivat päästä aikaisemmin liikkeelle tai
- he voivat panostaa työnsä laatuun esim. jatkamalla aurausta pidempään

Lopuksi aliurakoitsijoilta myös tiedusteltiin, kokevatko he pääurakoitsijan asettavan heille kohtuuttomiksi kokemiaan vaatimuksia. Vain 5 vastaajaa 30:stä katsoi, että pääurakoitsijan odotukset ovat ajoittain turhan kovat. Yksi heistä arvosteli sitä, ettei esim. yölähdöistä varoiteta riittävästi ennakkoon ja muut sitä, että hyppytetään aiheettomasti tai ollaan turhan tarkkoja.

Aluevastaavat

Aluevastaavilta tiedusteltiin, pystytäänkö laatuvaatimusten kaikkia osatekijöitä valvomaan ja kuinka paljon jää urakoitsijan oman vastuullisuuden varaan. Kaikki haastatellut olivat sitä mieltä, että kaikki vaatimusten osa-alueet ovat periaatteessa valvottavissa. Yksi vastaajista kuitenkin tähdensi, että liikkeellelähtökynnysten valvonta on välillä vaikeaa, kun lumisuus vaihtelee voimakkaasti urakan eri puolilla. Kaikki olivat myös yksimielisiä siitä, että laadusta jää paljon urakoitsijan oman vastuullisuuden varaan. Eräs vastaajista huomautti kuitenkin, että "aluevastaavan ei myöskään työnjohtajaksi pidä ruveta, vaikka jotkut vastaavat siihen erehtyvät. Silloin urakoitsija oppii, ettei muuta tarvi tehdäkään, kuin sitä mitä aluevastaava pyytää".

Edelleen aluevastaavilta kysyttiin, Kuinka paljon laatuvaatimusten suhteen on ja voi olla tulkintaa tai eriäviä käsityksiä. Neljä vastaavaa totesi, että tulkintaerimielisyydet riippuvat täysin urakoitsijasta: toisten urakoitsijoiden kanssa on vaikeuksia ja toisten kanssa ei koskaan. Eräs pienempi pääurakoitsija oli erään aluevastaavan kertoman mukaan sanonut, ettei koskaan tule kiistämään mitään, mistä aluevastaava huomauttaa. Eräs vastaajista korosti, että aikaa myöten aluevastaavan ja urakoitsijan käsitykset aina lähenevät toisiaan. Vastaajien mukaan erimielisyyksiltä vältytään, kun poikkeamat dokumentoimaan riittävän tarkasti ja kun pieniin poikkeamiin (kuten yhden sadasosan kitka-alitukseen) ei puututa.

Vastaajilta myös tiedusteltiin, poikkeako urakoitsijan toiminta laatusuunnitelmasta kaluston määrän tai joidenkin toimintatapojen suhteen. Vain kolme aluevastaavaa ei löytänyt tässä asiassa mitään moitittavaa. Neljällä vastaavalla oli kokemuksia siitä, että pääurakoitsijalta ei löytynytäkään sitä kalustoa mitä oli luvattu. Yksi huomautti siitä, että pääurakoitsija lähtee välillä omalla kalustolla hoitamaan aliurakoitsijan teitä, ettei tarvitsisi maksaa aliurakoitsijalle. Tämä taas viivästyttää toimenpideaikoja.

Aluevastaajat joutuivat myös arvioimaan omaa toimintaansa siltä osin, miten hyvin heidän mielestään tilaaja itse hallitsee urakassa tarvittavan kaluston määrän ja sen vaikutuksen vaatimusten ja erityisesti toimenpideaikojen toteutumiseen. 3 vastaavaa ei nähnyt asiassa mitään ongelmaa ja 3 vastaavaa totesi, että ajoittain joudutaan aloituspalaverissa auraslenkkejä säätämään paremmin resursseja vastaaviksi. Lisäksi 2 vastaavaa totesi, että mahdolliset ongelmat riippuvat täysin vastaavan kokemuksesta.

Valvontakonsultit

Myös valvontakonsulttien mielestä kaikkia laatuvaatimusten osatekijöitä pystytään valvomaan. Koska kuitenkin yhden urakan alueella käydään noin kerran kuussa, paljon jää urakoitsijan oman vastuullisuuden varaan.

3.4 Kelinseuranta

Pääurakoitsijat

Pääurakoitsijoilta kysyttiin, pystyvätkö he mielestään saamaan tyydyttävästi tietoa vallitsevasta kelistä ja miten he haluaisivat mahdollisesti kelinseurantaa kehittää. Vastauksissa oli melko suuria eroja. Yksi vastaajista katsoi, että kelinseuranta on "täyttä lottoa". Hän perusteli vaikeuksiaan sillä, että Pohjois-Suomessa tiesääasemia ja kelikameroita on niin harvassa, että kelinseuranta on tukiverkon kuten tuttuun taksiautoilijoiden varassa. Toinen vastaaja katsoi, että pääteiden osalta seuranta ok, mutta alemman tieverkon vähäinen havaintopistemäärä vaikeuttaa oleellisesti alemman verkon kelinseurantaa. Muut vastaajat eivät nähneet millään kelinseurannan alueella suuria puutteita, vaikka alemman verkon seuranta ei välttämättä heidänkään mielestä ollut aivan yhtä helppoa kuin pääteiden.

Pääurakoitsijoilta myös tiedusteltiin, miten he pyrkivät välttämään sitä, etteivät lähde tekemään toimenpiteitä liian aikaisin tai liian myöhään. Pääurakoitsijoilla ei ollut nimetä tähän mitään tiettyjä keinoja. Vastaajat korostivat lähinnä saadun sää- ja keli-informaation laadun merkitystä. Lisäksi yksi vastaaja otti esille työnjohtoon panostamisen tärkeyden.

Aliurakoitsijat

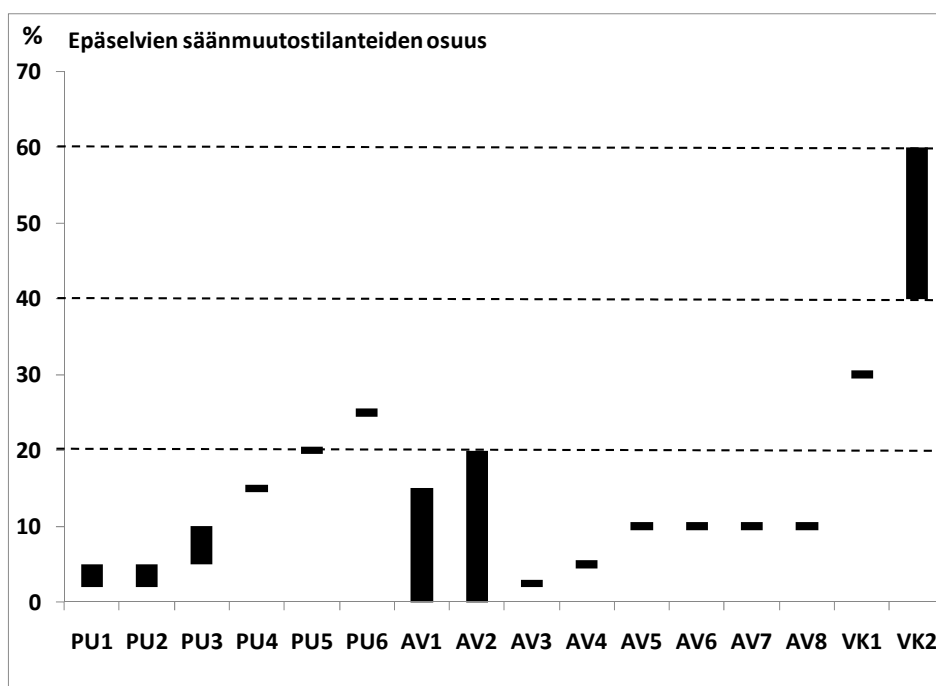
Aliurakoitsijoilta kysyttiin, seuraavatko he itse keliä, vai luottavatko he yksinomaan pääurakoitsijan kelinseurantaan. Lisäksi tiedusteltiin, välittävätkö aliurakoitsijat omia kelihavaintojaan myös pääurakoitsijan suuntaan, mikäli he keliä seuraavat. Kaikki aliurakoitsijat kertoivat seuraavansa itse keliä ja kolmea aliurakoitsijaa lukuun ottamatta kaikki kertoivat viestittävänsä omia kelihavaintojaan myös pääurakoitsijan suuntaan. Ne aliurakoitsijat, joilla ei ollut mitään kelinseurantavastuuta, mutta jotka silti keliä seurasivat, kertoivat, että oman yrityksen toiminnan suunnittelu vaatii jatkuvaa kelin seuraamista.

Aluevastaavat ja valvontakonsultit

Aluevastaavia ja pistokoekonsultteja pyydettiin arvioimaan sitä, kuinka usein laatuvaatimuksista poikkeaminen on johtunut siitä, että urakoitsijan kelinseurannassa on ollut puutteita. Aluevastaavista 7 ja kumpikin valvontakonsultti oli sitä mieltä, että kelinseurannan puutteista johtuvat laiminlyönnit olivat hyvin harvinaisia. Yksi aluevastaava kuitenkin katsoi, että 20 % ongelmista liittyy kelinseurantaan. Useampi vastaava totesi, että kelinseurannasta johtuvat puutteet ovat yleisempiä sivuteillä kuin pääteillä. Yksi valvontakonsultti piti erityisenä ongelmana sitä, ettei tieto kelitilanteesta tahdo kulkea urakoiden välillä, vaikka urakat olisivat samalla pääurakoitsijalla. Tämän näkemyksensä hän kuitenkin ilmeisesti perusti siihen, että hoidon laatueroja ovat urakkarajoilla olleet suuria.

Pääurakoitsijat, aluevastaavat ja pistokoeconsultit

Aliurakoitsijoita lukuun ottamatta kaikkia vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka monta prosenttia (havaituista) sään muutostilanteista on sellaisia epäselviä tilanteita, joissa urakoitsija joutuu todennäköisesti pitkään pohtimaan lähtöpäätöstä suhteessa laatuvaatimuksiin ja toimintansa taloudellisiin realiteetteihin. Kysymyksen perusteella haluttiin arvioida sitä, mikä on käytännössä laatuvaatimusten ja niihin tehtyjen pienten muutosten vaikutus toimintaan käytännössä. Pääurakoitsijat ja aluevastaavat olivat näkemyksissään hyvin samoilla linjoilla. Heistä alle 5 %:in arvioihin päätyi neljä vastaajaa, 5-15 %:iin 7 vastaajaa ja yli 15 %:iin 3 vastaajaa. Valvontakonsulttien arviot olivat aivan eri tasolla ja huomattavasti suurempia (kuva 9). Useampi vastaaja totesi, että vilkkailla pääteillä pohditaan lähtöä huomattavasti vähemmän kuin sivuteiden osalta, koska pääteillä ei ole juuri varaa aikailta ja riskit ovat suurempia.



Kuva 9. Pääurakoitsijoiden, aluevastaajien ja valvontakonsulttien arviot siitä, kuinka monta prosenttia sään muutostilanteista on ns. "epäselviä tilanteita". Pylvään korkeudet viittaavat esitetyn arvion vaihteluväliin. AV1:n vastaus "alle 15 %" ja AV2:n vastaus "alle 20 %" on ehkä tulkittava muista poiketen siten, että vastauksen paino on ilmoitetun vaihteluvälin yläpäässä. (PU=pääurakoitsija, AV=aluevastaava, VK=valvontakonsultti)

3.5 Pistokoevalvonta, sanktiot ja bonukset

Kaikki

Kaikilta haastatelluilta kysyttiin, onko lisääntynyt pistokoevalvonta vaikuttanut urakoitsijoiden toimintaan ja kokevatko vastaajat lisääntyneen valvonnan toimintaa kehittävänä. Kaikki haastatellut aluevastaavat ja pistokoeconsultit pitivät hyvin selvänä, että lisääntynyt valvonta on vaikuttanut myönteisesti urakoitsijan toiminnan laatuun ja

siten kehittänyt toimintaa (taulukko 12). Yksi aluevastaavista kuitenkin huomautti, että vaikutus on hyvin lyhytaikaista: "kesän jälkeen on puututtava kaikkeen siihen mistä edellisenä talvena jo huomautettiin".

Toisin kuin tilaajapuolen edustajat, pää- ja aliurakoitsijoista vain noin joka kymmenes katsoi lisääntyneen pistokoevalvonnan vaikuttaneen heidän toimintaansa. Siitä huolimatta kaksi kolmesta katsoi pistokoevalvonnan kehittävän toimintaa. Ero johtui pitkälti siitä, että urakoitsijoiden mielestä oma toiminta on niin hyvää, ettei lisääntynyt valvonta siihen vaikuta, mutta naapuriurakoitsijaa on sen sijaan syytä valvoa. Moni myös halusi erikseen huomauttaa, että valvonta on niin kauan hyvää, kun "valvotaan asiallisesti" eikä "huomautella pikkuasioista" tai "mittailla kitkoja myräkän aikana".

Taulukko 12. Haastateltavien näkemykset siitä, onko lisääntynyt pistokoevalvonta vaikuttanut urakoitsijan toimintaan ja kehittääkö pistokoevalvonta yleisellä tasolla talvihoitoa.

	Onko lisääntynyt pistokoevalvonta vaikuttanut toimintaan?			Koetteko pistokoevalvonnan toimintaa kehittävänä?				
	Kyllä	Ei	Yht:	Kyllä	Tietyiltä osin	Ei	En osaa sanoa	Yht.
Pääurakoitsijat	1	5	6	3	1	1	1	6
Aliurakoitsijat	3	27	30	20	3	5	2	30
Aluevastaavat	8		8	7	1			8
Valvontakonsultit	2		2	2				2
Yhteensä:	14	32	46	32	5	6	3	46

Valvontakonsultteja lukuun ottamatta kaikilta vastaajilta kysyttiin, ovatko valvojaosapuolten ns. kitkamittaukset aiheuttaneet ristiriitaisuuksia urakoitsijoiden omien kokemusten ja näkemysten perusteella. Kuudesta pääurakoitsijasta neljä kertoi ongelmista (taulukko 13). Vastauksissa korostettiin mm. sitä, että pelkästään kalibroinnin vaikutus mittarien näyttämään on 0,03-0,05 ja sitä, että alemman verkon kitkan raja-arvojen puuttuminen aiheuttaa näkemysongelmia. Aluevastaavista vain 2 oli mielestään välttynyt kitkamittaukseen liittyvistä näkemysongelmista. Toinen heistä katsoi syyksi sen, että hän puuttuu vain sellaisiin kitka-alituksiin, jotka ovat selviä. Toinen taas korosti sitä, että urakoitsijan kanssa on etukäteen keskusteltava ja sovittava miten kitkamittauksia tulkitaan (mm. alitusten määrä ja suuruus).

Taulukko 13. Haastateltavien vastaukset kysymykseen: ovatko valvojaosapuolten ns. kitkamittaukset aiheuttaneet ristiriitaisuuksia urakoitsijoiden omien kokemusten ja näkemysten perusteella?

	Kyllä	Ei	Yht:
Pääurakoitsijat	4	2	6
Aliurakoitsijat	2	28	30
Aluevastaavat	6	2	8
Yhteensä:	12	32	44

Pääurakoitsijat ja aluevastaavat

Pääurakoitsijoilta ja aluevastaavilta tiedusteltiin, onko heidän mielestään sanktiokäytäntö oikeassa suhteessa bonuskäytäntöön sen saavuttamisen näkökulmasta. Pääosin bonuksia pidettiin liian pieninä ja lisäksi niiden saamisperusteita epämääräisinä verrattuna sanktioihin (taulukko 14). Yksi aluevastaava ei halunnut vertailla sanktioita ja bonuksia toisiinsa muuten, kuin että katsoi kumpienkin olevan rahalliselta arvoltaan aivan liian pieniä.

Taulukko 14. Haastateltavien vastaukset kysymykseen: onko sanktiokäytäntö oikeassa suhteessa bonuskäytäntöön sen saavuttamisen näkökulmasta?

	Kyllä	Ei	Kumpiakin nostettava	En osaa sanoa	Yht.
Pääurakoitsijat		5		1	6
Aluevastaavat	1	4	1	2	8
Yhteensä:	1	9	1	3	14

Pääurakoitsijoiden ja aluevastaavien kanssa keskusteltiin myös siitä, miten tienkäyttäjille tarjottavasta hyvästä palvelusta voitaisiin palkita urakoitsijaa (muuten kuin nykyisen kaltaisilla bonuksilla). Edelleen pohdittiin miten urakoista saataisiin kannustavampia. Seuraavia näkemyksiä esitettiin:

- paras kannustin sellaiseen aktiiviseen vuorovaikutukseen tilaajan kanssa olisi parempi mahdollisuus tehdä lisätöitä (lisähintaan). Kaiken kaikkiaan tilaaja liian itseriittoinen, ei välitä urakoitsijan vinkeistä (pääurakoitsija)
- aluevastaavien ja pistokoekonsulttien tulisi määrittää bonukset. Bonuksia tulisi sitoa sopimusten onnistumisiin ja toteuttamiseen (pääurakoitsija)
- rahallinen korvaushan vain tulee kyseeseen, mutta en osaa sanoa kuka bonuksen voisi ratkaista: tienkäyttäjät tuntevat huonosti vaatimukset ja tiemestarit liian subjektiivisia (pääurakoitsija)
- rahallinen isompi bonus, jonka perusteena esim. tiemestarin, konsultin ja asiakaspalautteiden näkemykset yhteensä (pääurakoitsija)
- riittävän suuret bonukset, tienkäyttäjien näkemykset huono peruste, koska niihin vaikuttaa 10 % urakoitsijan toiminta, muilta osin teiden peruskunto, talvihoitoluokitus ja keliolosuhteet. Lisää rahaa ja erilaisia optiomahdollisuuksia (pääurakoitsija)
- ehkä paljon ajavien ryhmän* palautteita voisi käyttää hyväksi bonuksia määritettäessä (aluevastaava)
- kun pahasta myräkästä selviää hyvin, niin reilut bonukset. Pitäisi päästä eroon erään pääurakoitsijan tehtäimistä alihintaisista urakoista (aluevastaava)
- olisi kehitettävä kannustimia jotka vaikuttaisivat sinne aliuurakoitsijalle asti. Joskus mietittiin mm. "vuoden alueurakkaa", mutta eihän pelkät diplomit ketään innosta (aluevastaava)".
- pieniä pikabonuksia paljon hyvästä työstä (aluevastaava)
- mitä on hyvä palvelu? Urakoitsija tuskin pystyy paljon laatuvaatimusten mukaisesta parantamaan! Vain raha kannustaa urakoitsijaa, ei mikään muu (aluevastaava)
- optiomahdollisuuksia lisävuosista voisi käyttää enemmän. Taannoin ei käytetty hyvän urakoitsijan kanssa optiomahdollisuutta siksi, kun katsottiin että indeksi nosti liikaa hintaa. Kilpailutettiin ja saatiin paljon huonompi, laatu putosi merkittävästi (aluevastaava)

- aluevastaavan pitäisi rahalla palkita. Hyvästä laatusuunnitelmasta ja sen noudattamisesta pitäisi palkita paremmin (aluevastaava)

Pääurakoitsijat

Pääurakoitsijoilta kysyttiin suoraan, mahdollistaako nykyinen sanktiojärjestelmä tietoisin laadunhallintamiseksi. Kaksi pääurakoitsijaa myönsi mahdollisuuden ("kyllä aina veltointa valvojaa ulosmitataan"), mutta neljä kielsi.

Pääurakoitsijoilta myös tiedusteltiin, miten he kannustavat aliurakoitsijaa laadun toteutumisessa. Tapakulttuureissa oli nähtävissä selviä eroja:

- joskus on maksettu jotain bonuksia eteenpäin, mutta paras kannustin on se, että hyvät aliurakoitsijat saavat enemmän hommia
- aliurakoitsijat ovat saaneet asettaa omat hintansa, sen jälkeen heidän tulee tehdä se, minkä ovat luvanneet
- aliurakoitsijat tekevät sen, mitä on sovittu. Yhteispalaverit 1-2 kertaa vuodessa, yhteydenpito puhelimitse 2-3 krt/kk
- sopimuksellisin keinoin, pyritään tarjoamaan muutakin houkuttelevaa. Lisäksi koulutus
- bonukset pistetään eteenpäin
- kuten pääurakoitsija: sanktioin ja (suola)bonuksin

Aliurakoitsijat

Aliurakoitsijoilta tiedusteltiin valvotaanko talvihoidon laatua (sekä aluevastaavien että pistokoe-konsulttien valvonta mukaan lukien) heidän mielestään sopivasti. Yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että valvonnan taso on sopiva (taulukko 15).

Taulukko 15. Aliurakoitsijoiden näkemys siitä, valvotaanko talvihoidon toteutumista sopivasti.

	Liian vähän	Sopivasti	Liikaa	Aluevastaavat sopivasti, pistokoe-konsultit liikaa	En osaa sanoa	Yht:
Aliurakoitsijat	4	17	4	2	3	30

Aluevastaavat välittävät yleensä tiedot tehdystä valvonnasta ja havaituista poikkeamista suoraan pääurakoitsijalle. Aliurakoitsijoilta kysyttiin, miten tieto pääurakoitsijalta kantautuu heille asti. Noin kaksi kolmesta vastaajasta oli sitä mieltä, että palautetta tulee varsin vähän tai ei ollenkaan ja pääsääntöisesti kaikki myös toivoivat saavansa lisää palautetta (taulukko 16). Mitä pienemmästä yrittäjästä oli kyse, sitä useammin yrittäjä ilmoitti, ettei ole saanut mitään palautetta tehdystä laadunvalvonnasta. Tämä on luonnollista siksi, että pienellä yrittäjällä on hoidettavanaan vähemmän teitä, jolloin on harvinaisempaa, että juuri hänen tieosuuttaan on käyty valvomassa.

Taulukko 16. Aliurakoitsijoiden näkemys siitä, saavatko he palautetta tehdystä laadunvalvonnasta

	Palautetta tulee hyvin, niin hyvää kuin huonoa	Palautetta tulee hieman, niin hyvää kuin huonoa	Vain huonot palautteet tulee	Aika harvoin mitään kuuluu ja sekin negatiivista	Ei tule mitään tietoa	Yht.:
Aliurakoitsijat	9	4	5	2	10	30

Valvontakonsultit

Kummankin valvontakonsultin mielestä talvihoitoa valvotaan tällä hetkellä varsin sopivasti. Kun heiltä kysyttiin, miten pistokoevalvontaa voisi kehittää, he totesivat seuraavaa:

- *ainakin pistokoevalvontakonsultit voisivat tarvittaessa rikkoa urakkarajoja: Roadconsulting voisi tarvittaessa käydä Carementin puolella ja päinvastoin. Se voisi mitata, joka on lähinnä*
- *konsultin ja tilaajan yhteydenpito voisi olla tiiviimpää. Konsulttien pitäisi useammin päästä mukaan työmaakokouksiin katsomaan, mitä mistäkin on sovittu. Sopimuksen mukaan konsultin on ilmoitettava aluevastaavalle tekstiviestillä milloin lähtevät liikenteeseen. Yhtään ainoata kertaa ei ole siinä vaiheessa tullut mitään tarkentavia ohjeita, että tarkkailla nyt sitä ja sitä siellä ja täällä. Sitten kauan jälkeenpäin voi tulla kysymyksiä että miksi ette silloin katsoneet sitä asiaa*

3.6 Alan kehittäminen

Pää- ja aliurakoitsijat ja aluevastaavat

Pääurakoitsijoilta ja aluevastaavilta tiedusteltiin, olisiko heillä enemmän aikaa ja kiinnostusta tehdä kehittämistyötä, jos tilaaja (Liikennevirasto) tukisi sitä enemmän. Vastaajia myös pyydettiin kertomaan, millaista tällainen kehitystyö voisi olla. Pääurakoitsijat ja aluevastaavat vastasivat tähän seuraavasti:

- *ei. Tilaajaa kiinnostaa kehitystyö joka hyödyttää koko alaa, urakoitsijaa kehitystyö josta saa kilpailuetua. Kyseessä on sovittamaton ristiriita (pääurakoitsija)*
- *eipä ole ideoita miten toimintaa voisi kummemmin kehittää (pääurakoitsija)*
- *kyllä, kaluston kehittäminen (pääurakoitsija)*
- *projektien merkeissä kyllä, mutta konsulttiluonteiset palaverissa istumiset ei meidän miehiä kiinnosta. Esim. sorateiden kehittämiseen meillä on paljon ideoita (pääurakoitsija)*
- *kyllä, nyt kun vaaditaan tätä GPS-seurantaa, niin kaikki urakoitsijat kehittävät erikseen omaa järjestelmää, joka ei välttämättä sovi yhteen tilaajan systeemin kanssa. Siitä voisi hyvin tehdä yhteisen tilaajavetoisen hankkeen (pääurakoitsija)*
- *ainakin on kiinnostusta. Osaamisen kehittämisen puitteissa voisi olla työsarkaa, myös aluevastaavien osaamisen kehittämisen, nyt kun vanhat vastaavat ovat eläköitymässä (pääurakoitsija)*
- *kyllä, nyt kun vaaditaan kisällisysteemiä, niin urakoitsijalla voisi olla enemmän aikaa toiminnan kehittämiseen. En tosin osaa sanoa, mitä voisi tehdä (aluevastaava)*
- *kyllä, esim. suolaus ja miten hiekat saa pysymään tiellä (aluevastaava)*
- *kyllä, kaluston kehittelyä tms. (aluevastaava)*

- *kyllä, urakoitsijoilta on tullut ihan suoria kysymyksiä, että koskas pistätte vähän rahaa siihen kehitystyöhön, muttei kuitenkaan konkreettisia kehitysehdotuksia. Hankkeiden tulisi olla jotain tiesääaseman hyväksikäytön tai laadunseurannan yhteisprojekteja. Työmenetelmät ovat urakoitsijan omaa heinää. Jokuhan tuossa on pohtinut jotain kemikaaleja, joiden avulla lumi ei tarttais niin liikennemerkkeihin kiinni (aluevastaava)*
- *kyllä varmasti, esim. kelirikkohteiden kunnostusmenetelmät (aluevastaava)*
- *kyllä, voisi olla jotain alueellisia hankkeita kuten ohituskaistateiden hoito, mikä koskee tiettyjä urakoita (aluevastaava)*
- *kyllä. Urakoitsijaahan kiinnostaa, miten voidaan tehdä halvemmalla ja tilaajaa miten parempaa laatua. (aluevastaava)*
- *kyllä/ erilaista tuotekehittelyä (aluevastaava)*

Aliurakoitsijoilta tiedusteltiin samaa asia kysymällä, pitäisikö tilaajan osallistua enemmän alan kehittämiseen esim. rahallisesti. Kysymys oli aliurakoitsijoille vaikea, eikä 17 vastaajaa osannut ottaa kysymykseen ollenkaan kantaa. Vastaajista 7 kannatti ajatusta, muttei osannut tarkemmin sanoa, mitään tiettyä kehityskohdetta. 4 vastaajaa otti esille kaluston, sekä auran ja terät. Heistä yksi ehdotti teräkustannusten alentamista yhteishankintojen kautta. Yksi vastaaja otti puheeksi hiekanhakupaikkojen logistiikan ja yksi katsoi, että on parempi, että urakoitsija itse keksii "konstit ja vehkeet".

Pää- ja aliurakoitsijoiden sekä aluevastaavien kanssa pohdittiin riskienjakoa tilaajan ja pääurakoitsijan sekä pää- ja aliurakoitsijan kesken. Seuraavia näkemyksiä esitettiin:

- *tilaajan pitäisi vastata siitä, jos tilaajan antamat lähtötiedot ovat virheellisiä. On tapahtunut, että tilaaja on kertonut urakan keskimääräiset hiekka- ja suolatiedot, muttei sitä, että hoitoluokitusta on sen jälkeen muutettu. Liian usein urakoitsija käyttää ns. symmetristä ajattelua: jos hiekkaa menee enemmän, tilaaja korvaa, jos menee vähemmän, urakoitsija korvaa. Tilaajalla ei ole kuitenkaan riskiä, urakoitsijalla on (pääurakoitsija)*
- *tilaajan tulisi olla paremmin tietoinen siitä, mitä tilaavat. Esim. soratiestön huono kunto pohjoisessa vaikuttaa paljon myös talvihoidon laatuun (pääurakoitsija)*
- *maksuerien painojakaumaa voisi muuttaa ja tilaukset voisi olla paremmin suhteessa urakoiden alkuun (pääurakoitsija)*
- *esimerkiksi tilaaja voisi tulla vähän vastaan, jos hiekoituksen määrä kasvaa kovasti vaikeiden keliön vuoksi. Onnettomuusriski pitäisi henkisesti jakaa tilaajan ja urakoitsijan kesken. Välillä lehdistössä tilaaja sälyttää vastuun vakavista onnettomuuksista kokonaan urakoitsijalle ja jos tällainen jatkuu, niin kohta kukaan ei uskalla lähteä tuonne hommiin (pääurakoitsija)*
- *nythän kaikki riskit on urakoitsijalla. Jos olisi enemmän yksikköhintaisia töitä, niin riski jakaantuisi (pääurakoitsija)*
- *yhteiskunnan tulisi ottaa vastuu tällaisessa tilanteessa, jossa painostetaan tekemään niin halvalla, että joutuu tekemään tappiolla (aliurakoitsija)*
- *sanktiot voisi jakaa pää- ja aliurakoitsijan kesken (4 aliurakoitsijan kommentti)*
- *voisi olla joku ehto, että jos urakan kokonaiskeston aikana on hirveästi poikkeuksellisen vaikeita talvia, niin sitten voisi jonkun prosentoin urakkahintaa lisätä (aliurakoitsija)*
- *bonuksia voisi jakaa pää- ja aliurakoitsijan kesken (aliurakoitsija)*
- *näitä 3. osapuolelle aiheutettuja vahinkoja voisi jakaa pää- ja aliurakoitsijan kesken (aliurakoitsija)*
- *kyllä pitäisi km/tuntikorvauksen lisäksi saada joku kiinteä kuukausihinta (aliurakoitsija)*
- *alusterän käyttöä voisi kehitellä yhdessä pääurakoitsijan kanssa: oikeat terälaadut yms. (aliurakoitsija)*
- *ainakin voisi pääurakoitsija noita teriä ostaa kerralla enemmän, niin saisi varmaan halvemmalla kuin tällainen pieni aliurakoitsija (aliurakoitsija)*

- *km-palkalla olevan aliurakoitsijan pitäisi itse saada lähteä huonolla kelillä hommiin (aliurakoitsija)*
- *indeksi ei riitä täysin esim. polttoaineen hinnan muutoksiin. Olisi hyvä jos voisi keskustella pääurakoitsijan kanssa esim. lisärahoituksesta, jos polttoaineen hinnat kovasti nousevat (aliurakoitsija)*
- *tiettyjen asioiden suhteen voisi lisätä yksikköhintapohjaista työtä (esim. siltojen hoito) (aluevastaava)*
- *Ruotsin malliin voisi vahvemmin korvata normaalia runsaamman hiekan ja suolan käytön (aluevastaava)*
- *pitkät 7 vuoden urakat lähtee siitä, että talvien erot tasaantuvat ja siten riski jakaantuu. Alemman tieverkon hoitoon voisi kuitenkin jotain porkkanoita lisätä, että jotenkin tilaaja osallistuisi siihen vielä tarvittaessa jollain lisäpanoksella (aluevastaava)*
- *indeksitarkistus on jo olemassa täysimääräisesti, suolabonus on Uudellamaalla poistettu, en tiedä pitäisikö uutta keli-indeksiä taas herätellä, nythän sitä on taas vaikeamman talven jälkeen vähän kyselty (aluevastaava)*
- *alihankkijoiden saaminen on niitä suurimpia riskejä, mutta sitä en osaa sanoa miten tilaaja voisi siinä auttaa (aluevastaava)*
- *tilaaja voisi maksaa extrakalustosta, jota käytettäisiin erittäin huonon kelin aikaan normaalin kaluston ja varakaluston lisäksi (aluevastaava)*

Sekä pääurakoitsijoilta että aluevastaavilta tiedusteltiin heidän näkemystään siitä, miten traktoreiden lisääntyminen talvihoidossa on vaikuttanut hoidon laatuun. Kaikki pääurakoitsijat olivat sitä mieltä, että traktorit sopivat pienille teille, taajamiin ja kevyen liikenteen väylille, mutta eivät pääväylille. Yhtä lukuun ottamatta pääurakoitsijat olivat sitä mieltä, ettei näissä kohteissa voi nähdä mitään laadun heikkenemistä. Yksi pääurakoitsijoista totesi, että keskusteluissa unohdetaan helposti millaisista traktoreista ja kuorma-autoista puhutaan: "kyllä 150 000 euron traktori voittaa aina vanhan 8 000 euron kuorma-auton". Pääurakoitsijoiden vastauksista oli myös aistittavissa närkästys siitä, että tilaaja puuttuu heidän mielestään liikaa työmenetelmiin.

Myös aluevastaavat korostivat, että traktorit kuuluvat vain pienille teille, mutta mielipiteet vaihtelivat hieman sen suhteen, nostavatko vai laskevatko traktorit laatua II-III -luokan teillä. Aluevastaavat korostivat sitä, että traktorien tulee olla kyllin suuria ja kuljettajien kokeneita.

3.7 Urakoitsijan työmotivaatio

Pääurakoitsijat

Pääurakoitsijoilta tiedusteltiin, ovatko he kokeneet urakoitsijana, että tilaajaosapuolen luottamus olisi heikentynyt viime vuosina heidän toimintaansa kohtaan. Heiltä myös tiedusteltiin, vaikuttaako mahdollinen epäluottamus heidän työhönsä. Pääurakoitsijat vastasivat seuraavasti:

- *epäilyä on aina ollut puolin ja toisin. Se vaikuttaa haluun tulla alalle*
- *vuosituhannen alussa oli paljon parempi henki Tiehallinnon kanssa, se oli silloin sellaista yhdessä yrittämistä tiemestarien kanssa. Nyt painostetaan jo tiemestareita, että onko teistä mihinkään, kun ette saa niitä sakkoja aikaiseksi. Koko ajan vaatimukset ja paineet kasvavat ylhäältä päin. Olisi paljon parempi jos saataisiin tämä homma hoitaa yhdessä tiemestarien kanssa ilman, että kukaan muu siihen sotkeentuu. Eipä tämä ahdistus nyt varmaan kuitenkaan näy kummemmin työssä*
- *ei ole muutosta, eri asia onko luottamusta koskaan ollutkaan. Hieman koetaan ikäväksi se, että tilaaja ohjaa meille paljon sellaisia kansalaisten selvityspyyntöjä,*

joihin tilaaja itsekin tietäisi hyvin vastauksen. Eihän se ainakaan motivaatiota paranna

- *koen että meillä on tilaajan kanssa luottamuksellinen suhde (3 vastausta)*

Pääurakoitsijoilta myös tiedusteltiin, kokevatko he toimimisen talvihoidon alueurakoinnissa tänä päivänä mielekkääksi ja kannustavaksi:

- *urakointi on kuin juoksevan veden toimittamista. Kukaan ei kiitä puhtaasta juoksevasta vedestä, mutta kaikki haukkuu kun vettä ei tule. Kiitosta ei saa koskaan. Urakointi on houkutteleva ala vain lama-aikaan, jolloin rakentaminen ei ole vaihtoehtona*
- *työ on mielekästä ja vastannut odotuksia. Ongelmia ei ole, kun ei myy liian halvalla. Me saamme 2200 €/tiek m perusurakasta, kun naapurissa myytiin 1700 €/tiek m vaativa urakka*
- *en koe, säännöt korostuvat, ollaan koko ajan tienkäyttäjän talutusnuorassa. Alalle ei ole paljon pyrkyä. Koko ajan kaikkien pitäisi päästä nopeammin ja nopeammin paikasta toiseen ja teiden pitäisi olla paremmassa ja paremmassa kunnossa*
- *periaatteessa kyllä. Kilpailija on vaan päässyt sekoittamaan alaa turhaan pitkään.*
- *eihän tämä kultakaivos ole ja kipukynnyksen alarajalla ollaan, mutta kyllä edelleen on intoa jatkaa, jos eivät hinnat tästä laske*
- *ollaan kyllä edelleen innokkaasti mukana. Vähän se tietysti huolettaa, että kaikilla pääurakoitsijoilla oli viime vuonna negatiivinen tulos*

Aliurakoitsijat

Myös aliurakoitsijoilta tiedusteltiin heidän työmotivaatiostaan ja tulevaisuudennäkymistään:

- *ihan tyytyväisiä ja motivoituneita ollaan (12 vastausta)*
- *nyt menettelee, mutta hintakehitys huolettaa (4 vastausta)*
- *kaikki hommat loppuvat kun kalusto vanhenee, uuteen ei ole varaa*
- *työ menettelee, mutta jos ansiot tästä vielä tippuis, niin saattais jäädä talvihoitohommat. Motivaatio asteikolla 1-5 olisi 3. Se mikä vähän syö motivaatiota on se, että kulttuuri menee koko ajan enempi sellaiseen amerikkalaiseen suuntaan, että aina jos joku ajaa ojaan, niin koskaan ei ole vika ratin ja penkin välissä. Aina pitää hakea joku syyppää, jolta voi yrittää hakea korvauksia. Asennemuutos viimeisen 10 vuoden aikana on ollut selvä*
- *nyt on tilanne ihan hyvä, mutta alan hintakehitys huolettaa. Yhteen uudempaan urakkaan olisi ollut mahdollisuus mennä, mutta hinnat olivat niin alhaalla, etten viitsinyt lähteä. Jos hinnat laskevat tätä tahtia, niin talvihoitourakointi loppuu tähän urakkaan*
- *työ sinänsä on mielekästä, mutta vaikeudet pääurakoitsijan kanssa ovat johtaneet siihen, etten koe työtä tällä hetkellä mielekkääksi*
- *ei talvihoito ole oikeitten ihmisten työtä, pakkotyötä se on*
- *jotenkin kyllä tätä pää- ja aliurakoitsijakontaktia pitäisi saada kehittymään. Nyt ei pääurakoitsijaa kiinnosta muu, kuin että kuka halvimmalla tekee ja mistä vielä aliurakoitsija olisi valmis luopumaan. Tiettyjä töitä kun saisi enemmän erillistöinä. Kyllä tällä kalustolla nyt jatketaan näissä hommissa niin kauan kuin kalusto kestää, mutta tulevaisuus on vähän epävarma*
- *nyt pärjääillään, mutta huonompaan suuntaan ollaan menossa. Alalle on yhä vähemmän tulossa uusia tekijöitä*
- *ei hyvin mene, pitäisi olla perusturvaa, kuukausirahaa työpohjaisen hinnoittelun tueksi kun täällä ei ole saatavissa mitään sopivaa lisätyötä joka sopisi talvihoidon oheen*

- hyvä porukka ja hyvä meininki meillä on nyt, mutta hirvittää alan hintakehitys. Olen kuullut että alihankkijoille on sanottu, että pääsette uuteen urakkaan kun tiputatte hintoja 20–30%. Eihän sellaiseen kukaan sellainen, joka hommat aikoo tehdä, pysty
- ihan kivaa hommaa, mutta sanktioihin liittyvä yksipuolinen sanelupolitiikka ärsyttää
- eihän tämä niin kauhean mukavaa ole, kun on tuo 24 tunnin päivystyskin
- menettelee, saa pidettyä miehet talven töissä niin keväällä alkaa taas rahakkaammat hommat
- en tunne työniloa, kun pääurakoitsija hyppyyttää turhan takia
- en ole tyytyväinen, kun pitää olla 24/7 valmiina, ja välillä ei tule kuukauteen ainoatakaan lähtöä, mutta juoksevia kuluja on joka kuukausi

Aluevastaavat

Aluevastaavilta tiedusteltiin, miten he näkevät urakoitsijoiden työmotivaation ja työn laadun kehittyneen viime vuosina. Tässä yhteydessä ja muutenkin keskusteluissa tuli ilmi, että aluevastaavat ovat tyytyväisempiä uusiin pieniin pääurakoitsijoihin ja vähemmän tyytyväisiä vanhoihin suuriin tekijöihin:

- motivaatio ja laatu pysyneet varsin samana (3 vastausta)
- vanhojen urakoitsijoiden kohdalla ei asenteessa juuri muutosta, mutta uudet pääurakoitsijat hyvin innokkaita ja tekevät hyvää laatua
- toisella pääurakoitsijalla noussut ja toisella laskenut. Huolestuttaa kuinka alas tämä toinen voi oikein vielä mennä. Aiemmin kyseisen pääurakoitsijan laatu oli tosi hyvä, mutta euroja on viime vuosina siellä ruvettu tosi tarkkaan laskemaan
- uusilla parempi motivaatio, vanhoilla ei niin hyvä, pitkässä juoksussa kuitenkin laatu vähän kehittynyt
- kyllähän kiristynyt kilpailu heijastuu siihen, että urakoitsijan vastuuhenkilöt tuntuvat koko ajan entistä stressaantuneemmilta. Jonkun verran on laatu heikentynyt
- vetäjästä kiinni, vaikea nähdä yleistä suuntausta. Kokeneen pääurakoitsijan ammattitaitohan on huippulaatua, osaavat varautua tulevaan (esim. kevättyöt) viikkoja etuajassa. Toinen pääurakoitsija kokemattomampi

Aluevastaavilta myös kysyttiin, miten he näkevät urakointialan tulevaisuuden: saadaanko alalle uusia (ali)urakoitsija kiristyneestä hintakilpailusta huolimatta: Näkemykset vaihtelivat melko voimakkaasti:

- tilanne näyttää nyt aika valoisalta. Aliurakoitsijat ovat rakentaneet omia rinkejään, joiden turvin hakevat pääurakoita
- pääurakoitsijoiden on yhä vaikeampi saada aliurakoitsijoita. Kun yhdet sanktiot ohjataan aliurakoitsijan niskaan, niin urakka on pilalla. Ei nuoret halua ruveta viikonloppuja ja iltoja päivystämään
- suhteellisen positiivisena näen, kunhan pidetään hyviä alalietourakoita
- kyllähän kilpailu on tosi kovaa ja hirveästi pääurakoitsijat yrittää puolustaa niitä omia vanhoja urakoitaan. Aliurakoitsijoiden tilanne oli välillä huonompi, mutta nyt niitä tuntuu olevan taas paremmin tyrkylä
- kyllä näköjään saadaan koko ajan uusia tekijöitä. Pitäisi rohkeasti kannustaa vaan urakoitsijoita kaikkien uusien innovaatioiden tekemiseen
- uusia pääurakoitsijoita vaikea saada, kokeneen vetäjän hakeminen on vaikeaa. Eihän urakointi tänä päivänä kannattavaa homma ole
- kyllä tilanne hiukan hankalalta näyttää. Ensiksi saatiin hintoja alas ulkoistamalla, sitten vaihtamalla halvempaan traktorikalustoon. Jos ei uusia kikkoja keksitä, niin johon hinnat vähän nousisi
- aliurakoitsijat loppuu täällä aika nopeasti

4. Talvihoidon kokonaisedullisuus

4.1 Mahdollisuus suoriutua talvihoitotehtävistä nykyisellä hintatasolla

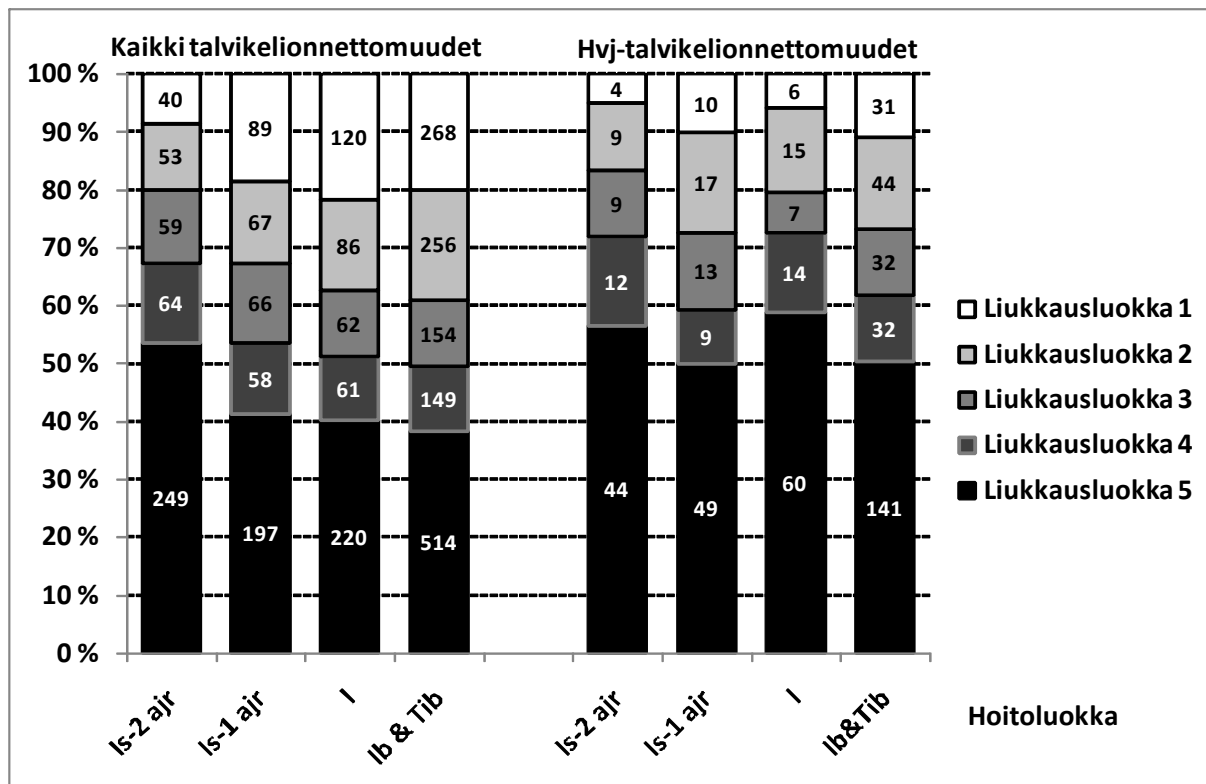
Tutkimuksessa muutamilta pienemmiltä kokonaisurakasta vastanneilta aliurakoitsijoilta tiedusteltiin haastattelututkimuksen yhteydessä, kuinka paljon heille hoidosta maksettiin. Koska otos oli tältä osin pieni ja koska tiedot ovat luottamuksellisia, ei aliurakoitsijoiden saamia korvauksia tuoda tässä esiin. Tietojen perusteella pystyttiin kuitenkin karkeasti arvioimaan sitä, miten hyvin aliurakoitsijat taloudellisesti pärjäävät nykyisellä hintatasolla. Vaikka aliurakoitsijoiden kaikkia kuluja ei aivan yksityiskohtaisesti voitu tuntea, vaikutti hyvin vahvasti siltä, että sellaiset pienet aliurakoitsijat, joilla on vastuullaan vain lyhyitä alemman tieverkon osuuksia (noin 100–300 km) on hyvin vaikea, ellei jopa mahdoton tulla toimeen pelkästään talvihoidosta saamallaan tuloilla. Analyysin perusteella taloudellisesti menestyvällä talvihoidon aliurakoitsijalla on oltava joko a) kyllin paljon, mielellään eroluokkaisia teitä hoidettavanaan tai b) muuta työtä talviaikana. Muun työn saamista tietysti hankaloittaa se, että työn on sovittava yhteen päivystysluntoisen talvihoidon kanssa.

4.2 Laatuvaatimusten vaikutus toimenpiteisiin, laatuun ja hintaan

Tämän tutkimuksen luvun 3.4 haastatteluiden perusteella voidaan olettaa, että keskimäärin noin 10 % sääntömuutostilanteista on sellaisia, joissa joudutaan kovasti miettimään lähtöä suhteessa laatuvaatimuksiin. Sen perusteella voisi olettaa, että laatuvaatimuksen kiristäminen lisäisi talven toimenpidemääriä korkeintaan joitakin prosentteja. Tämä todennäköisesti lisäisi paljaan kelin osuutta talviaikana joitakin prosentin osia (paljaan kelin osuudet talvella 2008–2009 taulukossa 19). Tällä hetkellä tilastojen mukaan tapahtuu talvikelillä noin 900 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Näistä reilut puolet, noin 500 on arvion mukaan sellaisia, joihin talvikeli on myötävaikuttanut (kuva 11). Sen perusteella voitaisiin arvioida että talvikelien vähentyminen joitakin prosentin osia vähentäisi karkeasti noin 1-5 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Vuonna 2005 laskettiin tieliikenteen henkilövahinkoonnettomuuden maksavan yhteiskunnalle 471 000 € [Tiehallinto 2005]. Liikennevirasto käyttää teiden talvihoitoon noin 100 miljoonaa euroa vuodessa ja vuonna 2009 toimeenpannun laatuvaatimusten kiristämisen vaikutus on pitkällä aikavälillä 8 miljoonaa euroa vuodessa [Seppälä 2009]. Näin laskien ei voida välittömästi nähdä suurta painetta vaatimusten kiristämiseksi, mutta edellä kuvattu laskelma pohjautuu hyvin karkeisiin ja pelkistettyihin arvioihin.

Taulukko 19. Talven kelien jakautuminen eri keliyypeille 1.12.2008–31.3.2009 talvihoidon laadunseurantamittausten (Talla-mittaukset) mukaan [Vainio 2009]

Keli-koodi	Kuvaus	Hoitoluokka				
		Is	I	Ib	II	III
1	Tie on paljas koko ajokaista osalta	66,5	59,9	34,3	20,3	10,1
2	Paljaan näköisellä päällysteellä liukkaita (ohut jää, kuura)	16,5	16,6	10,2	5,0	3,1
3	Leveät paljaat urat peittävät yli puolet ajokaista pinta-alasta	11,2	15,1	22,8	8,3	2,4
4	Polanteessa kapeat paljaat urat	1,7	2,5	12,8	9,9	2,5
5	Tie tasaisen lumi- tai jääpolanteen peitossa	0,9	2,4	13,7	45,6	64,6
6	Tie epätasaisen tai urautuneen lumi- tai jääpolanteen peitossa	0,0	0,1	1,0	5,9	11,1
7	Tiellä irtolunta valleina tai kauttaaltaan	2,3	2,4	4,0	4,3	5,5
8	Tiellä sohjoa valleina tai kauttaaltaan	0,9	1,1	1,2	0,7	0,8
	Yhteensä (%):	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0



Kuva 11. Liukkauden vaikutus onnettomuuksiin hoitoluokittain Is-Ib teillä talvikieleillä 2007–2008. Liukkauden vaikutusta on arvioitu 5-portaisella asteikolla, jossa liukkauden todennäköinen vaikutus onnettomuuden syntyyn on suurin arvolla 5. Pylväissä esitetyt luvut ovat onnettomuuksien kappalemääriä. [Malmivuo 2009a]

4.3 Valvonnan vaikutus hintaan ja laatuun

Tutkimuksessa tehdyn haastattelun perusteella kaikki aluevastaavat ja pistokoeconsultit pitivät selvänä, että tilaajan tekemä valvonta vaikuttaa talvihoidon laatuun. Tämän hyvin harva urakoitsija myönsi omalla kohdallaan, mutta silti kaksi kolmesta urakoitsijasta katsoi pistokoevalvonnan kehittävän talvihoitoa yleisellä tasolla. Pistokoevalvonta maksaa Liikennevirastolle karkeasti arvioiden noin 150 000 – 200 000 € talvea kohden [Kärki ja Pirinen 2010]. Lisäksi pistokoevalvonta lisää Liikenneviraston perimien sanktioiden määrää. Talvella 2008–2009 perittyjen sanktioiden yhteissumma oli 252 000 €. Näistä sakot, joiden yhteissumma oli noin 30 000 €, perustuivat aluevastaavien näkemysten mukaan valvontakonsultin havaintoon [Malmivuo 2010].

Tehtyjen haastattelujen perusteella välittyi varsin vahvasti kuva, jonka mukaan pistokoevalvontaan panostaminen nostaisi talvihoidon laatua tilaajan näkökulmasta kustannustehokkaammin kuin laatuvaatimusten kiristäminen. Lisäksi valvonta ilmeisimmin vähentäisi urakoitsijoiden eriarvoisuutta. Tällä hetkellä on ainakin teoriassa mahdollista se, että vähiten valvotulla urakoitsijalla on mahdollisuus vähentää talvihoitotoimenpiteiden määrää tavalla, joka vaikuttaa myönteisesti yrityksen tulokseen.

5. Yhteenveto

Valtio yksityisti yleisten teiden hoitourakoinnin vuosituhannen vaihteessa. Yksityistämisestä seurannut hoitourakoiden kilpailutus on laskenut jatkuvasti urakoinnin hintoja. Nykyään hintataso on niin alhaalla, että on jopa epäilty, ettei nykyhinnoilla urakoitsija tule taloudellisesti toimeen ilman, että urakoitsija tinkii tarkoituksella hänelle asetetuista laatuvaatimuksista. Tämä koskee erityisesti talvihoitoa, joka näyttää noin puolta alueurakan kokonaiskustannuksista.

Tämän tutkimuksen tavoitteena on kartoittaa urakoitsijoiden, aliurakoitsijoiden, aluevastaavien ja valvontakonsulttien näkemyksiä talvihoidon laadusta ja siitä, miten urakointia tulisi jatkossa kehittää. Työn tuloksena saadaan tietoa nykyisen talvihoidon kilpailutuksen kokonaistaloudellisuudesta ja kehittämismahdollisuuksista.

Tutkimuksessa haastateltiin puhelimitse kaikkia kuutta pääurakoitsijaa, 30:ä aliurakoitsijaa, kahdeksaa aluevastaavaa ja kahta valvontakonsulttia. Kysymysten sisältä erosi hieman riippuen vastaajan organisaatiosta. Haastattelujen kysymykset koskivat pääurakan tarjouspyyntövaihetta, ali- ja pääurakoitsijan välistä sopimussuhdetta, talvihoidon laatuvaatimuksia, kelinseurantaa, pistokoevalvontaa, sanktioita ja bonuksia, alan kehittämistä sekä urakoitsijan työmotivaatiota.

Nykyiseen kilpailuttamismenettelyyn ei osattu juuri tehdä keskeisiä muutosehdotuksia. Jonkin verran arvosteltiin suurta paperityötä ja aikataulujen tiukkuutta. Aivan suurimpia pääurakoitsijoita lukuun ottamatta pienien ns. sisääntulourakoiden olemassaolo nähtiin hyvin tärkeänä. Haastatelluista aliurakoitsijoista puolet oli joskus joko kilpaillut pääurakasta tai harkinnut kilpailemista. Omien resurssien rajallisuus ja pääurakointiin liittyvien vastuiden pelko vaikuttivat siihen, että kilpailu pääurakasta jäi harkinnan asteelle. Muutama aliurakoitsijan ja aluevastaavan kommentti korosti lisäksi sitä, että taistelu pääurakoista ja "omien reviirien puolustaminen" on varsin kiivasta. Yksi pääurakan kilpailuun osallistunut aliurakoitsija kertoi ajautuneensa nykyisen pääurakoitsijansa kanssa vaikeuksiin sen vuoksi, että oli ryhtynyt kilpailemaan tämän kanssa tulevasta pääurakasta.

Noin puolet aliurakoitsijoista oli tehnyt pääurakoitsijan kanssa työstään kokonaishintaisen urakkasopimuksen ja puolet suoriteperusteisen (kilometri- tai tuntikorvaus) sopimuksen. Ne kaikki 4 aliurakoitsijaa, jotka raportoivat tekevänsä talvihoidon osalta tappiollisen tuloksen tai nollatuloksen, olivat tehneet urakkasopimuksen. Noin puolet aliurakoitsijoista oli kohtalaisen tai varsin tyytyväinen talvikauden taloudelliseen tulokseen talvihoidon osalta. Yksi tulokseensa tyytymätön kertoi, että oli saanut pääurakoitsijalta sen hinnan, mitä oli tarjonnutkin, mutta oli pyytänyt liian vähän. Muut tulokseensa tyytymättömät syyttivät joko alan alhaista hintatasoa tai pääurakoitsijan sanelupolitiikkaa hinnoista neuvoteltaessa. Kaikki ne kuusi aliurakoitsijaa, jotka tekivät töitä ns. pienelle pääurakoitsijalle, kuuluivat siihen yhdeksän aliurakoitsijan joukkoon, joiden mielestä hintaneuvottelut pääurakoitsijan kanssa olivat sujuneet hyvässä yhteisymmärryksessä. Sopimushinnan ohella talvikauden muut tulot vaikuttivat voimakkaasti talvikauden tulokseen. Ne aliurakoitsijat, joilla oli talvikaudella myös muuta työtä talvihoidon lisäksi, olivat tyytyväisimpiä talvihoidosta saamaansa korvaukseen.

Aliurakoitsijoilta myös tiedusteltiin, voivatko pääurakoitsijalle osoitetut sanktiot siirtyä heille. Vastaukset jakaantuivat melko tasan vaihtoehtojen "siirtyvät (suoraan)", "sanktioista sovitaan tapauskohtaisesti" ja "eivät siirry" kesken. Vastaajista jopa 4 ei muistanut, mitä asiasta oli sovittu vai oliko asiasta sovittu ollenkaan. Hekään, jotka mielestään muistivat, mitä oli sovittu, eivät välttämättä muistaneet aivan tarkkaan mitä oli sovittu.

Kaikilta haastatelluilta kysyttiin, ovatko talvihoidon laatuvaatimukset haastateltujen mielestä oikealla tasolla a) tienkäyttäjän tarpeiden kannalta ja b) yhteiskunnan resurssien kannalta. Suurin osa vastaajista piti nykyisten laatuvaatimusten tasoa sopivana. Ne vastaajat, jotka eivät olleet tasoon tyytyväisiä, kokivat tyypillisesti tienkäyttäjän tarpeiden näkökulmasta vaatimukset liian alhaisiksi ja yhteiskunnan tarpeiden näkökulmasta liian korkeiksi. Lisäksi oltiin helpommin nostamassa sivuteiden tasoa ja laskemassa pääteiden tasoa.

Kuudesta pääurakoitsijasta 2 oli sitä mieltä, ettei alalla toteuteta yleensä laatuvaatimusten mukaista talvihoidon laatua. Kaksi pääurakoitsijaa katsoi, että toiset urakoitsijat toteuttavat ja toiset ei. Viimeiset 2 katsoivat että laatuvaatimuksia noudatetaan hyvin. Kuudesta pääurakoista 4 valitti, että aliurakoitsijoiden saatavuuden kanssa on ajoittain ongelmia. Kaksi pääurakoitsijaa totesi, että tilaajan vaatimus varakalustosta on paremmin paperilla kuin käytännössä. Kun kaikilta haastatelluilta kysyttiin näkemyksiä syistä, joiden vuoksi laatuvaatimukset eivät toteudu normaalioloissa, nousi esiin voimakkaimmin konerikot ja viivästely lähdössä.

Aliurakoitsijoilta 23 katsoi voivansa vaikuttaa talvihoidon laatuun ja 7 hyvin rajoitetusti jos ollenkaan. Kaikki ne vastaajat, jotka eivät katsoneet voivansa vaikuttaa laatuun, lähtivät pääurakoitsijan käskystä.

Yksi pääurakoitsijoista kertoi kärsivänsä suurista kelinseurantaan liittyvistä vaikeuksista. Toinen vastaaja katsoi, että pääteiden osalta seuranta ok, mutta alemman tieverkon vähäinen havaintopistemäärä vaikeuttaa oleellisesti alemman verkon kelinseurantaa. Muut vastaajat eivät nähneet millään kelinseurannan alueella suuria puutteita, vaikka alemman verkon seuranta ei välttämättä heidänkään mielestä ollut aivan yhtä helppoa kuin pääteiden.

Kaikki aliurakoitsijat kertoivat seuraavansa aktiivisesti keliä riippumatta siitä, kuuluiko kelinseuranta heidän vastuualueelleen. Aliurakoitsijat kertoivat, että heidän oma toiminnan suunnittelunsa vaati jatkuvaa kelinseurantaa.

Pääurakoitsijat ja aluevastaavat arvioivat, että keskimäärin 10 % kelinmuutostilanteista on sellaisia epäselviä tilanteita, joissa urakoitsija joutuu todennäköisesti pitkään pohtimaan lähtöpäätöstä suhteessa laatuvaatimukseen ja toimintansa taloudellisiin realiteetteihin. Useampi vastaaja totesi, että vilkkailla pääteillä pohditaan lähtöä huomattavasti vähemmän kuin sivuteiden osalta, koska pääteillä ei ole juuri varaa aikalla ja riskit ovat suurempia.

Kaikki haastatellut aluevastaavat ja pistokoeconsultit pitivät hyvin selvänä, että lisääntynyt valvonta on vaikuttanut myönteisesti urakoitsijan toiminnan laatuun ja siten kehittänyt toimintaa. Toisin kuin tilaajapuolen edustajat, pää- ja aliurakoitsijoista vain noin joka kymmenes katsoi lisääntyneen pistokoevalvonnan vaikuttaneen heidän toimintaansa. Siitä huolimatta kaksi kolmesta urakoitsijasta katsoi pistokoevalvonnan kehittävän toimintaa. Ero johtui pitkälti siitä, että urakoitsijoiden mielestä oma toiminta on niin hyvää, ettei lisääntynyt valvonta siihen vaikuta, mutta naapuraurakoitsijaa on sen sijaan syytä valvoa.

Pääurakoitsijoilta kysyttiin suoraan, mahdollistaako nykyinen sanktiojärjestelmä tietoisesti laadunalittamisen. Kaksi pääurakoitsijaa myönsi mahdollisuuden, mutta neljä kielsi.

Lähes kaikki pääurakoitsijat ja aluevastaavat olivat sitä mieltä, ettei sanktiokäytäntö ole oikeassa suhteessa bonuskäytäntöön sen saavuttamisen näkökulmasta. Oikeiden perusteiden löytäminen urakoitsijan palkitsemiseen koettiin kuitenkin vaikeaksi.

Suurin osa pääurakoitsijoista ja aluevastaavista uskoi, että alan kehittämistyöhön löytyisi resursseja ja ajatuksia, jos vain tilaaja tukisi kehittämistyötä paremmin. Konkreettisia kehittämisajatuksia esitettiin kuitenkin vain muutamia.

Kuudesta pääurakoitsijasta 2 koki varsin voimakkaasti, etteivät nauti tilaajapuolen luottamusta työtään kohtaan. Samat 2 pääurakoitsijaa myös kertoivat, etteivät koe toimista pääurakoinnissa mielekkääksi. Aliurakoitsijoista 12 kertoi olevansa hyvin motivoituneita, 12 taas kertoi olevansa huolestunut alan hintakehityksestä, 3 korosti vaikeuksia pääurakoitsijan kanssa, 2 jatkuvan päivystysvalmiuden raskautta ja 1 sanktioihin liittyvää sanelupolitiikkaa.

Aluevastaavista 3 näki alan tulevaisuuden varsin positiivisena. Sen sijaan loput 5 olivat huolestuneita alan hintakehityksestä sekä pää- ja aliurakoitsijoiden saatavuudesta.

Tutkimuksessa tarkasteltiin myös aliurakoinnin kannattavuutta kolmelta eri aliurakoitsijalta saadun palkkiotiedon perusteella. Analyysi osoitti selvästi, että pienen aliurakoitsijan on vaikea saavuttaa kohtalaista elintasoja pelkkää maanteiden talvihoitoa tekemällä. Jos sen sijaan talviaikana on muita töitä, joita pystyy talvihoidon ohessa tekemään, talvihoidosta saatava tuntikorvaus (jos päivystysvelvoitetta ei lasketa mukaan) on kohtuullinen.

Tutkimuksessa myös arvioitiin karkeasti laatuvaatimusmuutosten vaikutusta talvihoidon laatuun sen arvion perusteella, että säämuutostilanteista vain 10 % on sellaisia, joihin laatuvaatimusten yksityiskohdat vaikuttavat. Hyvin karkean arvion mukaan talvihoidon laatuvaatimusten kiristämiseksi ei ole suuria paineita. Sen sijaan valvonnan tehostaminen vaikuttaa todennäköisesti suotuisammin laatuun ja vähentää samalla urakoitsijoiden eriarvoista kohtelua.

6. Johtopäätöksiä ja pohdintaa

Talvihoidon nykyiseen urakointimalliin liittyy tiettyjä vaikeuksia, jotka korostuivat tämän selvityksen yhteydessä tehdyssä haastattelututkimuksessa. Nämä vaikeudet pitävät sisällään myös keskeisiä kehittämismahdollisuuksia. Osa vaikeuksista on kuitenkin myös sellaisia, joihin vaikuttaminen on vaikeata, ellei jopa mahdotonta nykyisen urakointimallin ja sitä säätelevän juridiikan puitteissa.

1. Valvonnan taso mahdollistaa edelleen laadusta poikkeamisen – valvontaa lisättävä

Osa urakoitsijoista tunnusti suoraan, ettei alalla aina pyritä tekemään laatuvaatimusten mukaista talvihoidon laatua. Kaksi pääurakoitsijaa kuudesta myönsi, että nykyinen valvonta- ja sanktiojärjestelmä mahdollistaa tietoisien laadun alittamisen. Haastattelujen mukaan kaikista urakoitsijoista 75% sekä kaikki aluevastaavat ja pistokoeconsultit pitivät pistokoevalvontaa vähintäänkin joiltain osin toimintaa kehittävänä. Lisäksi urakoiden eriarvoinen valvonta tuntui olevan monen urakoitsijan huolena. Haastateltujen mukaan nykyisiin laatuvaatimuksiin ei liity merkittäviä muutospaineita. Vastaajista 30% oli sitä mieltä, ettei tienkäyttäjän tarpeiden näkökulmasta tieverkon kunto ollut riittävää (erityisesti alemman tieverkon), mutta toisaalta yhteiskunnan resurssien kannalta lähes yhtä moni piti laatuvaatimusten tasoa turhan korkeana. Suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä nykyiseen laatuvaatimusten tasoon. Tutkimuksen perusteella välittyikin varsin selkeästi kuva, että talvihoidon laatua tulisi yrittää nostaa ennemmin valvontaa lisäämällä kuin laatuvaatimuksia kiristämällä.

2. Pienten pääurakoiden olemassaolo tärkeää

Haastattelujen perusteella kävi ilmi, että pääurakoitsijoiden toimintakulttuurissa on huomattavia eroja niin laadun tuottamisen kuin aliorakoitsijoille annettujen toimintaedellytysten suhteen. Haastatteluissa useat ns. pienet pääurakoitsijat saivat kiitosta sekä Liikenneviraston aluevastaavilta että aliorakoitsijoilta. Toisaalta myös suurten ja kokeneiden pääurakoitsijoiden ammattitaitoa kehuttiin. Jotta erikokoisten pääurakoitsijoiden toimintaedellytykset olisivat jatkossa kyllin tasapuoliset, tulisi varmistua siitä, että suurten pääurakoiden rinnalla on myös riittävästi pieniä pääurakoita.

3. Aliurakoitsijat tuntevat huonosti omat sopimusehtonsa, erityisesti sanktioiden osalta

Tämä on hyvin vaikea asia, sillä tilaajan on hyvin vaikea puuttua pää- ja aliorakoitsijan väliseen sopimussuhteeseen. Tilaaja voi luonnollisesti eri vaikutuskanavien kautta yrittää valistaa alan yrittäjiä, mutta toisaalta on varsin oletettavaa, että ne yrittäjät jotka eivät ole kiinnostuneet sopimusasioista, eivät myöskään istu eturivissä alan tiedotustilaisuuksissa.

Liikenneviraston ja aliorakoitsijoiden suhde on kaiken kaikkiaan varsin problemaattinen. Kokemus on osoittanut, että tilanteissa, joissa vaikeuksiin ajautunut aliorakoitsija ei ole saanut tukea pääurakoitsijalta, aliorakoitsijat ovat hyvin herkästi syyttäneet tilaajaa (Liikennevirastoa) välinpitämättömyydestä aliorakoitsijoiden asemaa kohtaan. Pääurakoinnin siirtyessä yhä enemmän projektinjohtourakointiin, aliorakoitsijat tekevät yhä suuremman osan työstä. Vaikuttaa vahvasti siltä, että nyt tulisi vaikeuksista huolimatta yrittää innovoida eri tapoja vahvistaa Liikenneviraston ja aliorakoitsijoiden välistä tiedonvaihtoa.

4. Useat pienet aliurakoitsijat kärsivät taloudellisista vaikeuksista

Tehdyn selvityksen valossa taloudellisista vaikeuksista kärsivät erityisesti pienet aliurakoitsijat. Vaikeuksien syynä on yhtä lailla alan alhainen hintataso kuin se, ettei vaikeuksista kärsivillä aliurakoitsijoilla ole kylliksi muita töitä talviaikana. Yhteiskunnan kannalta edullisin ratkaisu olisi, jos näille aliurakoitsijoille voitaisiin tarjota talvisaikaan sellaista muuta työtä, joka ei estäisi päivistysluontoista talvihoitoa. Yhteiskunnan on kuitenkin hyvin vaikea vaikuttaa tähän. Toisaalta myös hintatasoa on vaikea säädellä, kun nykyinen järjestelmä juuri perustuu vapaaseen kilpailuun.

5. Aliurakoitsijoiden vapaa pääsy pääurakan kilpailuun tulisi turvata

Haastatteluissa tuli esiin muutama tilanne, jossa korostui se, että pääurakoitsijat suhtautuvat usein erittäin kielteisesti pääurakan kilpailusta kiinnostuneisiin aliurakoitsijoihin. Tämä ongelma lienee melko yleinen maanrakennusalalla, eikä ongelma kohonnut haastatteluissa niin merkittäväksi, että sitä voisi pitää alan vaikeuksien keskeisenä syynä. Silti vapaan kilpailun toteutumista talvihoitoalalla tulee seurata.

Tehdyn selvityksen perusteella voidaan suositella seuraavien toimenpiteiden selvittämistä:

- Liikenneviraston ja aliurakoitsijoiden välisen tiedonvaihdon kehittäminen
- sanktio- ja bonusjärjestelmän kehittäminen, –missä vaiheessa laadusta luistaminen ei ole enää kannattavaa?
- urakoitsijoiden seurantajärjestelmän (GPS-seuranta) kehittäminen yhteistyössä Liikenneviraston ja urakoitsijoiden kesken
- yhteishankintojen mahdollisuus ja säästöpotentiaali erityisesti alusterien suhteen pääurakoitsijavetoisesti

LÄHTEET

Karjalainen, Piia 2004: Hoidon kilpailutus – arviointi.

Karetie 2010: Liikenneviraston tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus. Valtakunnallinen raportti. Talvi 2010. 88 sivua.

Kärki, Otto; Pirinen, Jarkko 2010: Kunnossapitopäälliköiden Otto Kärjen ja Jarkko Pirisen haastattelu 27.4.2010 ja 28.4.2010.

Malmivuo, Mikko 2008: Ruotsin Tema Vintermodell –ohjelman arviointi. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 19/2008.

Malmivuo, Mikko 2009a: Talvikelionnettomuuksien poliisiraportit 2007-2008. Tiehallinnon selvityksiä 6/2009. ISBN 978-952-221-051-7. 50s. + liitt. 17s.

Malmivuo, Mikko 2009b: Uudenmaan tiepiirin talviajan liikenneturvallisuuskatsaus. Julkaisematon muistio.

Malmivuo, Mikko 2010: Talvihoidon pistokoelaadunseurannan kehittäminen. Luottamuksellinen sisäinen Liikenneviraston raportti. 68 s. + liitt. 18 s.

Päiviö-Leppänen, Tuovi 2009: Talvihoidon temaraportti 2009.

Seppälä, Jarmo 2009: Tiehallinto parantaa maanteiden talvihoitoa. Artikkelit Tekniikka ja talous –lehdessä 16.10.2009.

Sipilä, Jukka; Mäkelä, Olli 2006: S12 Pääteiden parantamisratkaisut. Talvihoidon suoritteet ja kustannukset eri tietyyypeillä. Tiehallinnon selvityksiä 35/2006. ISBN 951-803-757-4. 37s. + liitt. 5s.

Tiehallinto 2005: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2005. ISBN 951-803-606-3. 20 s.

Tilastokeskus 2010: Tilastokeskuksen internet-sivut.

LIITE 1. Haastatteluissa esitetyt kysymykset

KYSYMYKSET PÄÄURAKOITSIJOLLE

Tarjouspyyntövaihe

1. Mitkä ovat mielestänne suurimmat epäkohdat tai puutteet liittyen tarjouspyyntövaiheeseen?
2. Onko nykyinen urakoiden jakoperuste oikea (perus-/vaativat-/erittäin vaativat urakat)? Ovatko urakat alueelliselta laajuudeltaan ja töiltään sopivia? Pitäisikö joitain tehtäviä karsia tai lisätä? Jos pitäisi, niin mitä?
3. Onko nykyinen kilpailuttamiskäytäntö hyvä vai pitäisikö sitä jotenkin muuttaa?

Talvihoidon laatuvaatimukset

4. Ovatko laatuvaatimukset mielestänne riittävän selkeitä ja yksinkertaisia?
5. Ovatko laatuvaatimukset oikealla tasolla a) tienkäyttäjien tarpeiden kannalta, b) yhteiskunnan resurssien kannalta? Miltä osin laatuvaatimuksia voisi lieventää palvelutason juuri siitä kärsimättä? Pitäisikö vaatimuksia joltain osin tiukentaa? Onko laatuvaatimuksissa "paperivaatimuksia", joita ei voi käytännössä toteuttaa? Miten niitä pitäisi muuttaa? Mitkä vaatimukset koette erityisen ongelmallisiksi?
6. Toteutetaanko näkemyksenne mukaan alalla yleensä laatuvaatimusten mukaista laatua?
7. Mitkä ovat mielestänne yleisimmät syyt tilanteisiin, jolloin määritelty laatu ei toteudu normaali olosuhteiden aikana?
8. Millaista on resurssien (henkilöstö ja kalusto) saatavuus toiminta-alueillanne, onko tilaaja osapuolen vaatimus varakalustosta jo vaikea saavuttaa?

Kelinseuranta

9. Pystytkö mielestänne saamaan tyydyttävästi tietoa vallitsevasta kelistä, miten haluaisitte kelinseurantaa kehittää (ylempi ja alempi tieverkko)?
10. Miten pyritte välttämään sitä, ettette lähde tekemään toimenpiteitä liian aikaisin tai liian myöhään?
11. Osaatteko arvioida kuinka monta prosenttia (havaituista) sään muutostilanteista on epäselviä tilanteita, ts. joudutte pitkään pohtimaan lähtöpäätöstä suhteessa laatuvaatimukseen ja toimintanne taloudellisiin realiteetteihin?

Pistokoevalvonta, sanktiot ja bonukset

12. Millä tavoin lisääntynyt pistokoevalvonta on muuttanut toimintanne, koetteko valvonnan toimintaa kehittävänä vai miten?
13. Aiheuttaako valvojaosapuolten ns. kitkamittaukset ristiriitaisuuksia omien kokemusten ja näkemysten perusteella?
14. Onko mielestänne sanktiokäytäntö oikeassa suhteessa bonuskäytäntöön sen saavuttamisen näkökulmasta?
15. Miten tienkäyttäjille tarjottavasta hyvästä palvelusta voitaisiin palkita urakoitsijaa? Miten urakoista saataisiin kannustavampia?
16. Mahdollistaako sanktiojärjestelmä tietoisien laadun alittamisen?
17. Miten kannustatte aliurakoitsijaa laadun toteuttamisessa?

Alan kehittäminen

18. Onko teillä aikaa ja kiinnostusta tehdä kehittämistyötä, jos tilaaja tukisi sitä enemmän? Minkälaista?
19. Mitä riskejä voisi enemmän jakaa tilaajan ja urakoitsijan välillä etenkin kustannusnäkökulmasta ajatellen?
20. Onko traktoreiden lisääntyminen talviurakoinnissa vaikuttanut laatuun (laskevasti, ei vaikuttanut, nostavasti)?

Työmotivaatio

21. Koetteko urakoitsijana, että tilaaja osapuolen luottamus on heikentynyt viime vuosina urakoitsijan toimintaan? Jos koette näin, niin miten tämä näkyy ja vaikuttaa työhönne?
22. Koetteko toimimisen alueurakoinnissa tänä päivänä mielekkääksi ja kannustavaksi urakoinniksi? Onko työ vastannut odotuksianne?

KYSYMYKSET ALIURAKOITSIJOLLE

Tarjouspyyntövaihe pääurakoitsijan ja tilaajan välillä

1. Oletteko koskaan tehneet tai harkinneet tekevänne tarjousta pääurakasta?
 - Jos ette, miksi ei?
 - Jos kyllä:
 - a. Mitkä ovat mielestänne suurimmat epäkohdat tai puutteet liittyen tarjouspyyntövaiheeseen?
 - b. Urakkakoko (suurempi/ pienempi), sopimuskauden pituus (lyhyempi/ pidempi)?

Sopimus pääurakoitsijan kanssa

2. Minkälaisella sopimuksella työskentelette? Oletteko vastuussa tietystä osa-alueesta alueurakassa (alueurakkasopimus) vai teettekö töitä kilometrikorvauksella?
3. Työskentelettekö urakassa ympäri vuoden?
4. Mikä on sopimuksenne hintataso verrattuna toteutuneisiin kustannuksiin? korkeampi, yhtä suuri, alhaisempi? Saneleeko pääurakoitsija pitkälle hinnat?
5. Onko sopimuksessanne indeksiehto, joka ottaa huomioon kustannuksissa tapahtuneita muutoksia ja siirtää ne sopimushintaan?
6. Mikä on sopimuksenne hintataso suhteessa kustannuksiinne nähden? Kuinka pitkät sopimukset teillä on urakoitsijan kanssa?
7. Oletteko vastuussa laadun toteutumisesta? Jos tulee sanktioita, siirtääkö pääurakoitsija sanktiot joko kokonaan tai osittain vastuullenne? Oletteko kokeneet sanktiot epäoikeudenmukaisiksi?
8. Lähdettekö liikenteeseen oma-aloitteisesti vai pääurakoitsijan käskystä?
9. Maksaaiko pääurakoitsija teille bonuksia missään tilanteissa?

Talvihoidon laatuvaatimukset

10. Oletteko saaneet Liikennevirasto (ent. Tiehallinnon) laatuvaatimukset tietoonne?
11. Entä työkohtaisen tarkennukset tai muita tilaajan asiakirjoja?
12. Ovatko laatuvaatimukset oikealla tasolla a) tienkäyttäjän tarpeiden kannalta, b) yhteiskunnan resurssien kannalta?
13. Miltä osin laatuvaatimuksia voisi lieventää palvelutason juuri siitä kärsimättä? Pitäisikö vaatimuksia joltain osin tiukentaa? Onko laatuvaatimuksissa "paperivaatimuksia", joita ei voi käytännössä toteuttaa? Miten niitä pitäisi muuttaa? Mitkä vaatimukset koette erityisen ongelmallisiksi?
14. Toteutetaanko näkemyksenne mukaan alalla yleensä laatuvaatimusten mukaista laatua?
15. Mitkä ovat mielestänne yleisimmät syyt tilanteisiin, jolloin määritelty laatutaso ei toteudu normaali olosuhteiden aikana? Entä poikkeusoloissa?
16. Koetteko voivanne vaikuttaa laatuun vai teettekö vain sovittuja tehtäviä sovittuun aikaan?
17. Asettaako pääurakoitsija teille kohtuuttomiksi kokemianne vaatimuksia?

Kelinseuranta

18. Seuraatteko itse keliä, vai luotateko pääurakoitsijan kelinseurantaan? Viestitättekö pääurakoitsijalle keliin tai toimenpidetarpeisiin liittyviä asioita?

Pistokoevalvonta, sanktiot ja bonukset

19. Millä tavoin lisääntynyt pistokoevalvonta on muuttanut toimintaanne, koetteko valvonnan toimintaa kehittävänä vai miten?
20. Aiheuttaako valvojaosapuolten ns. kitkamittaukset ristiriitaisuuksia omien kokemusten ja näkemysten perusteella?
21. Valvotaanko talvihoidon laadun toteutumista mielestänne liian vähän / sopivasti / liikaa?
22. Saatteko palautetta pääurakoitsijalta tehdyistä pistokokeista ja laadussa pysymisestä?

Alan kehittäminen

23. Mitä riskejä voisi enemmän jakaa tilaajan ja pääurakoitsijan sekä pää- ja aliurakoitsijan kesken etenkin kustannusnäkökulmasta ajatellen?
24. Pitäisikö tilaajan osallistua enemmän alan kehittämiseen esim. rahallisesti?

Työmotivaatio

25. Koetteko toimimisen alueurakoinnissa alihankkijana tänä päivänä mielekkääksi ja kannustavaksi? Onko työ vastannut odotuksianne? Jos ei, mitkä ovat keskeisimmät ongelmat?

KYSYMYKSET ALUEVASTAAVILLE

Tarjouspyyntövaihe

1. Mitkä ovat mielestänne suurimmat epäkohdat tai puutteet liittyen tarjouspyyntövaiheeseen?
2. Onko nykyinen kilpailuttamiskäytäntö hyvä vai pitäisikö sitä jotenkin muuttaa? Onko nykyinen urakoiden jakoperuste oikea (perus-/vaativat-/erittäin vaativat urakat)? Ovatko urakat alueelliselta laajuudeltaan ja töiltään sopivia? Pitäisikö joitain tehtäviä karsia tai lisätä? Jos pitäisi, niin mitä?

Talvihoidon laatuvaatimukset

3. Ovatko laatuvaatimukset oikealla tasolla a) asiakkaiden tarpeiden kannalta, b) yhteiskunnan resurssien kannalta? Miltä osin laatuvaatimuksia voisi lieventää palvelutason juuri siitä kärsimättä? Pitäisikö vaatimuksia joltain osin tiukentaa? Onko laatuvaatimuksissa "paperivaatimuksia", joita ei voi käytännössä toteuttaa? Miten niitä pitäisi muuttaa? Mitkä vaatimukset koette erityisen ongelmallisiksi?
4. Toteuttavatko urakoitsijat tilattua laatua?
5. Mitkä ovat mielestänne yleisimmät syyt tilanteisiin, jolloin määritelty laatutaso ei toteudu normaali olosuhteiden aikana?
6. Pystytäänkö laatuvaatimusten kaikkia osatekijöitä valvomaan? Kuinka paljon laadusta jää urakoitsijan oman vastuullisuuden varaan?
7. Kuinka paljon laatuvaatimusten suhteen on ja voi olla tulkintaa tai eriäviä käsityksiä?
8. Poikkeaaako urakoitsijan toiminta laatusuunnitelmasta kaluston määrän tai joidenkin toimintatapojen suhteen?
9. Kuinka hyvin tilaaja hallitsee urakassa tarvittavan kaluston määrän ja sen vaikutuksen vaatimusten ja erityisesti toimenpideaikojen toteutumiseen?

Kelinseuranta

10. Osaatteko arvioida kuinka usein laatuvaatimuksista poikkeaminen on johtunut siitä, että urakoitsijan kelinseurannassa on ollut puutteita?
11. Osaatteko arvioida kuinka monta prosenttia (havaituista) sään muutostilanteista on sellaisia epäselviä tilanteita, joissa urakoitsija joutuu todennäköisesti pitkään pohtimaan lähtöpäätöstä suhteessa laatuvaatimukseen ja toimintansa taloudellisiin realiteetteihin?

Pistokoevalvonta, sanktiot ja bonukset

12. Valvotaanko talvihoidon laadun toteutumista mielestänne liian vähän / sopivasti / liikaa?
13. Uskotteko lisääntyneen pistokoevalvonnan vaikuttaneen urakoitsijan toimintaan? Koetteko valvonnan toimintaa kehittävänä vai miten?
14. Aiheuttaako valvojaosapuolen kitkamittaukset runsaasti ristiriitoja urakoitsijoiden kanssa?
15. Onko mielestänne sanktiokäytäntö oikeassa suhteessa bonuskäytäntöön sen saavuttamisen näkökulmasta?
16. Miten tienkäyttäjille tarjottavasta hyvästä palvelusta voitaisiin palkita urakoitsijaa? Miten urakoista saataisiin kannustavampia?

Alan kehittäminen

17. Uskotteko, että urakoitsijalla olisi enemmän aikaa ja kiinnostusta tehdä kehittämistyötä, jos tilaaja tukisi sitä enemmän? Minkälaista?
18. Mitä riskejä voisi enemmän jakaa tilaajan ja urakoitsijan välillä etenkin kustannusnäkökulmasta ajatellen?
19. Onko traktoreiden lisääntyminen talviurakoinnissa vaikuttanut laatuun (laskevasti, ei vaikuttanut, nostavasti)?

Urakoitsijan työmotivaatio

20. Miten näette urakoitsijoiden työmotivaation ja työn laadun kehittyneen viime vuosina?
21. Miten näette urakointialan tulevaisuuden: saadaanko alalle uusia (ali)urakoitsija kiristyneestä hintakilpailusta huolimatta?

KYSYMYKSET VALVONTAKONSULTEILLE

Talvihoidon laatuvaatimukset

1. Ovatko laatuvaatimukset mielestänne oikealla tasolla a) asiakkaiden tarpeiden kannalta, b) yhteiskunnan resurssien kannalta? Miltä osin laatuvaatimuksia voisi lieventää palvelutason juuri siitä kärsimättä? Pitäisikö vaatimuksia joltain osin tiukentaa? Onko laatuvaatimuksissa "paperivaatimuksia", joita ei voi käytännössä toteuttaa? Miten niitä pitäisi muuttaa?
2. Mitkä ovat mielestänne yleisimmät syyt tilanteisiin, jolloin määritelty laatutaso ei toteudu normaali olosuhteiden aikana?
3. Pystytäänkö laatuvaatimusten kaikkia osatekijöitä valvomaan? Kuinka paljon laadusta jää urakoitsijan oman vastuullisuuden varaan?

Kelinseuranta

4. Osaatteko arvioida kuinka usein laatuvaatimuksista poikkeaminen on johtunut siitä, että urakoitsijan kelinseurannassa on ollut puutteita?
5. Osaatteko arvioida kuinka monta prosenttia (havaituista) sään muutostilanteista on sellaisia epäselviä tilanteita, joissa urakoitsija joutuu todennäköisesti pitkään pohtimaan lähtöpäätöstä suhteessa laatuvaatimukseen ja toimintansa taloudellisiin realiteetteihin?

Pistokoevalvonta

6. Valvotaanko talvihoidon laadun toteutumista mielestänne liian vähän / sopivasti / liikaa?
7. Uskotteko lisääntyneen pistokoevalvonnan vaikuttaneen urakoitsijan toimintaan? Koetteko valvonnan toimintaa kehittävänä vai miten?
8. Miten teidän mielestänne pistokoevalvontaa tulisi kehittää?

