

Tampereen ammattikorkeakoulu
Rakennustekniikan koulutusohjelma
Yhdyskuntatekniikka
Saija Pirkkanen – Antti Reinikka

Opinnäytetyö

Kuntien kadunpidon organisoituminen 2010

Työn ohjaaja
Työn tilaaja

Lehtori, projektipäällikkö Eero Nippala
Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumi, yli-insinööri Jussi
Ala-Fossi

Tampere 4 / 2010

Tekijä	Pirkkanen, Saija – Reinikka, Antti
Työn nimi	Kuntien kadunpidon organisointi 2010
Sivumäärä	80 sivua
Valmistumisaika	4 / 2010
Työn ohjaaja	Lehtori, projektipäällikkö Eero Nippala
Työn tilaaja	Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumi, yli-insinööri Jussi Ala-Fossi

TIIVISTELMÄ

Tämä tutkimus on jatkoa Osmo Rostin tekemille tutkimuksille vuosina 2000 ja 2005 koskien kuntien kadunpidon organisointia.

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin Suomen suurten kuntien kadunpidon organisoinnin nykytilaa vuonna 2010. Tutkimus koskee urakoiden kilpailuttamista, sisältöä, sekä käytettäviä urakkamuotoja. Lisäksi selvitettiin perustelut kadunpidon organisoinnin nykytilaan ja lähitulevaisuuden suuntaukselle.

Tutkimusmetodeina tässä työssä käytettiin kysely- ja haastattelututkimusta. Kyselytutkimukseen vastasi 32 kuntaa ja haastattelututkimukseen yhdeksän kuntaa. Haastattelututkimus täydensi kyselytutkimusta.

Tutkimuksessa selvisi, että kilpailutuksen osuus tulee kasvamaan kunnissa. Tutkimuksessa selvisi myös kuntien kadunpidossa käyttämien toimintamallien jakautuminen ja se, että kunnat ovat pääasiassa tyytyväisiä organisaatioidensa nykytilaan. Kunnat tulevat lähitulevaisuudessa tekemään vain pieniä organisaatiomuutoksia. Kadunpidon määrä euroina on kasvanut tasaisesti vuodesta 2007 vuoteen 2009.

Författare	Pirkkanen, Saija – Reinikka, Antti
Abetets namn	Organisering av kommuners gatuunderhåll år 2010
Sidantal	80 sidor
Utexamineringstid	4 / 2010
Handledare	Lektor, projektchef Eero Nippala
Beställare av arbetet	Nordisk vägforum, överingenjör Jussi Ala-Fossi

SAMMANDRAG

Denna studie är en fortsättning på Osmo Rostis undersökningar av åren 2000 och 2005 som behandlar organisering av kommuners gatuunderhåll.

I detta examensarbete granskades organiseringen av gatuunderhållet i stora kommuner i Finland i det nuvarande tillståndet år 2010. Denna studie gäller entreprenaders innehåll och anbudsförfarande samt deras olika former. Därtill utreddes motiveringar till organisering av gatuunderhåll i det nuvarande tillståndet och trender i närmaste framtid.

I denna studie har använts frågeformulär och intervju som undersökningsmetod. 32 kommuner svarade på frågeformuläret och 9 kommuner svarade på intervjuundersökningen. Intervjun var avsedd att komplettera frågeformuläret.

I den här studien blev det klart, att anbudsförfarandets andel i kommunerna kommer att växa. Den här studien visade också en uppdelning av verksamhetsmodeller i gatuunderhåll inom kommuner och att kommunerna är nöjda med det nuvarande tillståndet i sina organisationer. Kommunerna kommer att göra bara små organisationsförändringar.

Writer	Pirkkanen, Saija – Reinikka, Antti
Thesis	The organization of municipalities street maintenance 2010
Pages	80 pages
Graduation time	4 / 2010
Thesis Supervisor	Lecturer, project manager Eero Nippala
Co-operating Company	The Nordic Road Association, chief engineer Jussi Ala-Fossi

ABSTRACT

This study is continuation of Osmo Rosti's studies from years 2000 and 2005.

This final project studied the current state of organization in street maintenance of Finland's large municipalities in 2010. The study is also about tendering for contracts and used forms in contracts.

In this study the research tools that were used was a questionnaire and a research interview. 32 out of hundred municipalities answered to the questionnaire and 9 of them answered to the interview. The interviews were designed to complete the questionnaire.

The study research revealed that contract comparison will increase in municipalities. The study also revealed that how the types of street maintenance organizations are divided and that municipalities are satisfied with the current state of their organization.

Esipuhe

Opinnäytetyön tekemiseen tarjoutui mahdollisuus lokakuussa 2009, kun Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumi tilasi koulultamme tämän työn. Minä ja Antti Reinikka kiinnostuimme työstä ja päätimme tehdä sen yhteistyönä, sillä aihe oli tarpeeksi laaja ja selvästi jaettavissa kahteen osaan. Aihe on osoittautunut hyvin mielenkiintoiseksi, joten työtä on ollut mielekästä tehdä.

Kiitän puolisoani suuresta tuesta ja kannustuksesta koko opinnäytetyön teon ajan. Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumille olen kiitollinen mahdollisuudesta näin mielenkiintoisen opinnäytetyöntyön tekemiseen. Kiitän myös Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumin edustajaa Jussi Ala-Fossia asiantuntevista neuvoistaan ja työn ohjauksesta. Kiitän ohjaavaa opettajaamme Eero Nippalaa, joka on suurta mielenkiintoa aiheitamme kohtaan osoittaen opastanut meitä matkan varrella. Kiitän Antti Reinikkaa mutkattomasta yhteistyöstä ja vertaistuesta opinnäytetyötä tehdessä. Erityiskiitos kaikille tutkimukseen osallistuneille kunnille, sillä ilman yhteistyötämme ei tätä tutkimusta olisi saatu tehdyksi.

Tampereella huhtikuussa 2010

Saija Pirkkanen

Esitän kiitokset kaikille niille henkilöille, jotka ovat auttaneet ja tukeneet minua opinnäytetyön teossa. Haluan kiittää perhettäni ja sukulaisiani kaikesta siitä suuresta tuesta, jota olette antaneet. Haluan myös kiittää työn tilaajan puolelta Jussi Ala-Fossia ammatitaitoisesta työn ohjauksesta. Ohjaava opettajamme Eero Nippala on ansainnut suuret kiitokset siitä henkilökohtaisesta panoksesta, jonka hän on työllemme suonut. Haluan kiittää Roope Rämästä tärkeistä neuvoista työn eri vaiheissa. Kiitän Saija Pirkkasta erinomaisesta yhteistyöstä, jonka tuloksena tämä opinnäytetyö syntyi. Kiitän myös tutkimukseen osallistuneita kuntia.

Tampereella huhtikuussa 2010

Antti Reinikka

Sisällysluettelo

1	Johdanto	8
1.1	Taustaa	8
1.2	Tavoitteet	8
2	Työn kuvaus	9
2.1	Osmo Rostin selvitys vuosilta 2000 ja 2005	9
2.2	Kilpailutus	11
2.3	Kunta- ja palvelurakennemuutos-hanke (Paras-hanke)	12
2.4	Kilpailutukseen siirtyminen	13
2.5	Kuntien kadunpidon mahdolliset organisointimallit	13
3	Tutkimusmenetelmät	15
3.1	Tutkimuskohde	15
3.2	Tutkimusmenetelmät	15
3.2.1	Kvantitatiivinen eli määrällinen ja kvalitatiivinen eli laadullinen tutk...	15
3.2.2	Kyselytutkimus	16
3.2.3	Haastattelututkimus	18
3.3	Tutkimustulosten analysointimenetelmät	19
3.4	Tutkimuksen kulku	20
4	Tutkimustulokset	22
4.1	Kyselyn otoskuntien esittely	23
4.2	Kunnan kadunpidon määrä	24
4.3	Kuntien katutuotannon toimintamalli	26
4.4	Kunnan katutilaajaorganisaation vastuulle tyypillisesti kuuluvat työt	31
4.4.1	Suunnittelu	31
4.4.2	Ylläpito	32
4.4.3	Investoinnit	33
4.5	Katutuotannossa käytetyt urakkamuodot	37
4.5.1	Suoritusvelvollisuuden laajuuden mukaan	37
4.5.2	Maksuperusteen mukaan	38
4.6	Kunnan katutuotannon töiden jakautuminen pääurakoitsijan/toimeksiantojen mukaan	40
4.6.1	Suunnittelutyöt	40
4.6.2	Ylläpitotyö	44
4.6.3	Uudis/korjausinvestoinnit	46
4.7	Kunnan kadunpidon töiden kilpailutusaste	51
4.7.1	Suunnittelutyöt	51
4.7.2	Ylläpitotyöt	53
4.7.3	Uudis/korjausinvestoinnit	55
4.8	Muut haastattelussa esille tulleet asiat	58
4.8.1	Tilaajajärjestelmä	58
4.8.2	Suunnittelu kuntien kadunpidon organisaatiossa	58
4.8.3	Kuntien kadunpidon organisaation henkilöstörakenne	59
4.8.4	Kalusto- / konekeskus	60
4.8.5	Kunnan oman katutuotannon tekemät työt kunnan ulkopuolisille	62
4.8.6	Kuntien hankkimat materiaalit	64
4.8.7	Kuntien tilaamat alueurakat	65

4.8.8	Alueurakoiden tarjoukset	65
4.8.9	Valitukset markkinaoikeuteen.....	66
4.8.10	Asfalttikartelli	66
4.8.11	Sääpalvelu	66
5	Yhteenveto	68
5.1	Tulosten yhteenveto	68
5.2	Tulosten arviointi	69
5.3	Jatkotutkimusehdotus	70
	Lähteet.....	71
	Liitteet	72
	Liite 1: Kyselylomake	72
	Liite 2: Haastattelulomake	78

1 Johdanto

1.1 Taustaa

Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumi tilasi lokakuussa 2009 työn, Kuntien kadunpidon organisoituminen 2010, Tampereen ammattikorkeakoululta. Työ tuli suorittaa tekemällä kysely- ja haastattelututkimus Suomen kuntiin. Koska työ oli selvästi jaettavissa kahden osaan ja olimme molemmat kiinnostuneita työstä, päätimme tehdä sen yhteistyönä. Reinikka teki kyselytutkimuksen ja Pirkkanen haastattelututkimuksen. Tutkimusten tulokset koottiin yhdeksi opinnäytetyöksi.

Kuntien kadunpidon organisoitumista on tutkittu Osmo Rostin toimesta vuosina 2000 ja 2005. Tämä vuonna 2010 tehty tutkimus on jatkoa näille aikaisemmille tutkimuksille.

1.2 Tavoitteet

Tämän työn tavoitteena on selvittää kuntien kadunpidon organisoitumista, eli sitä miten kuntien kadunpito hoidetaan. Yksi tärkeimmistä kysymyksistä on, kuinka paljon kuntien katutuotantoa on avattu kilpailutukselle. Lisäksi selvitetään urakoiden sisältöä ja käytettäviä urakkamuotoja. Haastattelulla selvitetään perustelut kadunpidon organisoinnin nykytilaan ja lähitulevaisuuden suuntaukselle.

2 Työn kuvaus

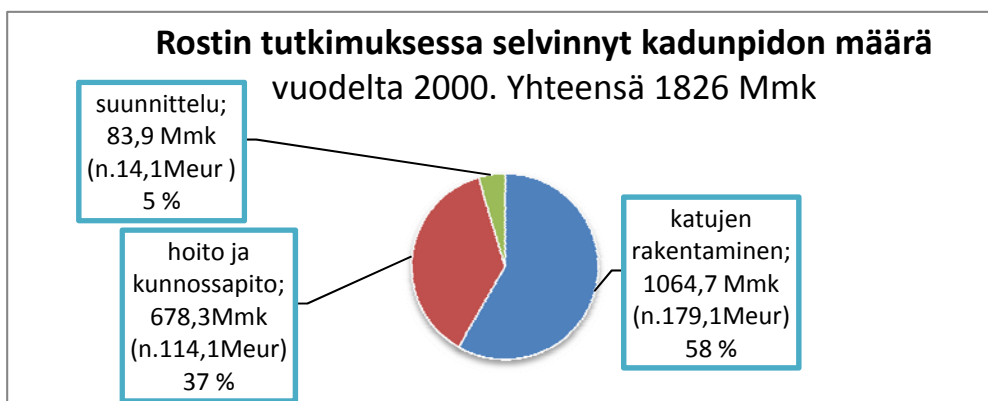
2.1 Osmo Rostin selvitys vuosilta 2000 ja 2005

Osmo Rostin toimesta on tehty vuosilta 2000 ja 2005 katutoimialaa koskeva selvitys kuntien kadunpidon organisoitumisesta. Nyt tehtävä kysely toimii jatkona Rostin tekemälle selvitykselle. Rostin tutkimukseen osallistui 27 asukasluvultaan maan suurinta kuntaa. Kuntien asukasluku vastasi 50:tä prosenttia koko maan asukasluvusta. (Rosti, 2000), (Rosti, 2005)

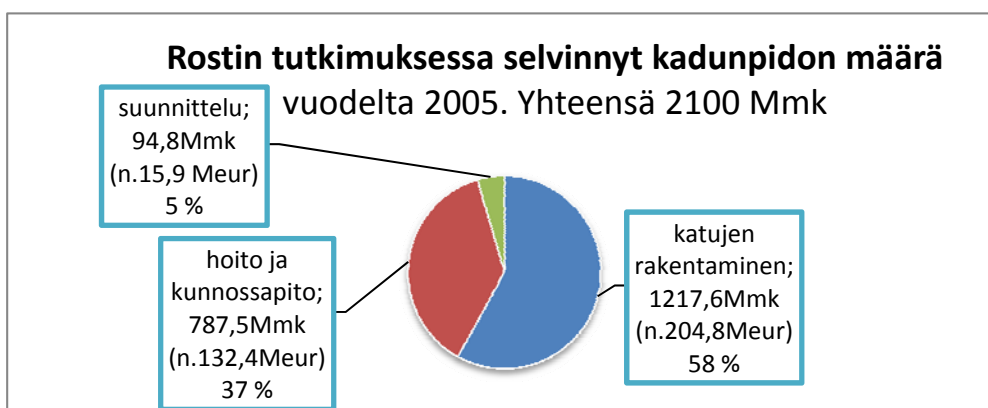
Rostin tutkimuksesta selvisi, että tuotanto oli eriytetty Jyväskylässä, Helsingissä, Imatalla, Oulussa, Lahdessa, Rovaniemellä sekä Turussa. Tutkimuksessa selvisi myös, että tuotannossa käytetyt urakat tehtiin perinteisesti tilaajan suunnitelmin. Rosti selvitti myös tutkimuksessaan kuntien käyttämää rahamäärää katujen rakentamiseen, katujen hoitoon ja kunnossapitoon sekä katujen suunnitteluun. Rahamäärä sisälsi tutkimuksessa erittelyn kunnan sisäiseen ja ulkoiseen työhön. Sisäisellä työllä oletetaan tarkoitettavan kunnan omajohtoisesti tekemiä töitä ja ulkoisella työllä tarkoitettavan kunnan ulkopuolisen osapuolen tekemiä töitä. (Rosti, 2000), (Rosti, 2005)

Rostin tutkimuksessa selvisi, että katujen rakentamiseen käytettiin kunnissa vuonna 2000 noin 1065 Mmk, josta sisäisesti käytettiin 620 Mmk:aa. Vuonna 2005 käytettiin noin 1220 Mmk, sisäisen osuuden ollessa noin 650 Mmk. Kunnissa käytettiin katujen hoitoon ja kunnossapitoon vuonna 2000 noin 680 Mmk, josta sisäisesti käytettiin noin 620 Mmk. Vuonna 2005 vastaavat luvut olivat noin 790 Mmk ja sisäinen osuus noin 650 Mmk. Kunnissa käytettiin katujen suunnitteluun vuonna 2000 noin 84 Mmk, josta sisäisesti käytettiin noin 50 Mmk. Vuonna 2005 suunnitteluun käytettiin noin 95 Mmk:aa, josta sisäisen osuus oli noin puolet, eli 47,4 Mmk. (Rosti, 2000), (Rosti, 2005)

Kuviosta 1 nähdään Rostin tutkimuksesta selvinnyt 27 kunnan kadunpidon määrä vuodelta 2000 ja kuviosta 2 vuodelta 2005.

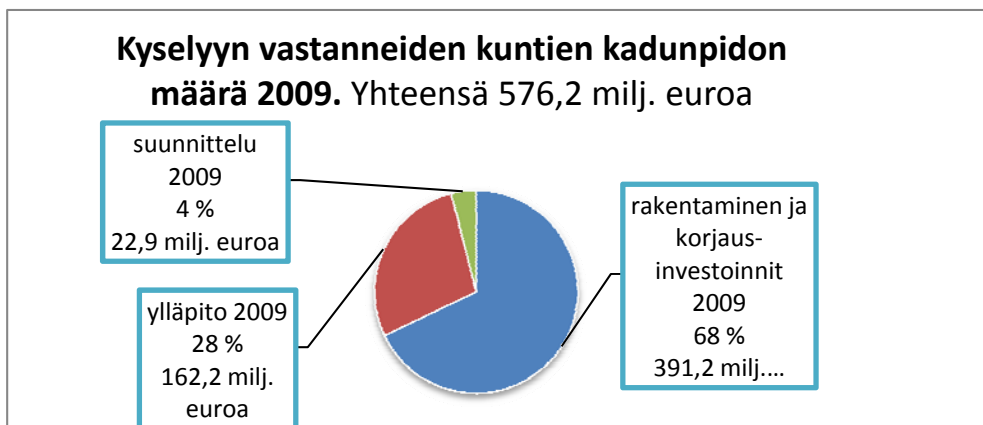


Kuvio 1: Rostin tutkimuksessa selvinnyt kadunpidon määrä vuodelta 2000, sisältäen suunnittelun, hoidon ja kunnossapidon sekä katujen rakentamisen (Rosti, 2000)



Kuvio 2: Rostin tutkimuksessa selvinnyt kadunpidon määrä vuodelta 2005, sisältäen suunnittelun, hoidon ja kunnossapidon sekä katujen rakentamisen (Rosti, 2005)

Kuvioista 3 nähdään tässä kyselyssä selvinnyt kuntien kadunpidon määrä vuodelta 2009.



Kuvio 3: Kyselyyn vastanneiden 31 kunnan kadunpidon määrä vuodelta 2009, sisältäen suunnittelun, ylläpidon sekä rakentamisen ja korjausinvestoinnit

Rostin tutkimuksessa selvinneet kadunpidon määrät markoissa on muutettu euroihin jakamalla kyseiset summat 5,94573:lla. Rostin tutkimuksissa selvinneitä kadunpidon määriä voidaan vertailla yleisellä tasolla tässä tutkimuksessa selvinneisiin kadunpidon määriin, mutta tarkkaa vertailua ei voida tehdä koska vastanneissa kunnissa ja vastanneiden kuntien määrissä on eroja.

2.2 Kilpailutus

Julkiset rakennusurakat on nykyään kilpailutettava, mikäli niitä ei teetetä omana työnä. Kilpailutuksesta on säädetty julkisten hankintojen laki.

” 1 § Lain tarkoitus

Valtion ja kuntien viranomaisten sekä muiden hankintayksiköiden on kilpailutettava hankintansa siten kuin tässä laissa säädetään.

Lain tavoitteena on tehostaa julkisten varojen käyttöä, edistää laadukkaiden hankintojen tekemistä sekä turvata yritysten ja muiden yhteisöjen tasapuolisia mahdollisuuksia tarjota tavaroita, palveluita ja rakennusurakointia julkisten hankintojen tarjouskilpailuissa.

Tällä lailla pannaan täytäntöön julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/18/EY, jäljempänä hankintadirektiivi, sekä julkisia tavarahankintoja ja rakennusurakoita koskeviin sopimuksiin liittyvien muutoksenhakumenettelyjen soveltamista koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta annettu neuvoston direktiivi 89/665/ETY, jäljempänä valvontadirektiivi.” (Laki julkisista hankinnoista 30.3.2007/348...2010)

2.3 Kunta- ja palvelurakenneuudistus-hanke (Paras-hanke)

Valtioneuvoston vuonna 2005 käynnistämä PARAS-hanke pyrkii kunta- ja palvelurakenteen uudistamiseen. Se on ollut osaltaan vaikuttamassa kuntien kadunpidossa viime vuosina tapahtuneisiin muutoksiin. (Valtioneuvoston selonteko...2010)

PARAS-hankkeen toteuttamista ohjaava puitelaki tuli voimaan helmikuussa 2007 ja on voimassa vuoden 2012 loppuun saakka. PARAS-hankkeen tarkoituksena on vahvistaa kunta- ja palvelurakennetta, uudistaa kuntien rahoitus- ja valtionosuusjärjestelmää (Valtioneuvoston selonteko...2010), varmistaa asukkaiden peruspalvelut mahdollisimman lähellä ihmisiä tehokkaasti ja laadukkaasti, turvata palveluiden vahvan rakenteellisen ja taloudellisen perustan järjestäminen sekä turvata palveluiden saatavuus ja yhdenvertaisuuden toteutuminen. Myös palvelujen tuottamistapoihin ja organisointiin kiinnitetään huomioita. (Kunta- ja palvelurakenneuudistus...2010) Uudistuksen tarkoituksena on myös tarkistaa kuntien ja valtion välistä tehtävänjakoa. (Valtioneuvoston selonteko...2010)

Paras-hanke kannustaa kuntia asiakaslähtöiseen ja tulokselliseen palveluiden kehitystyöhön ja tuotantoon. Hankkeen tavoitteena on hillitä julkisten menojen kasvua kunta- ja palveluita tehostamalla ja kehittämällä. Paras-hankkeen tarkoituksena on edistää kuntien palvelutuotannon tehokkuutta, uudistamista ja tuottavuutta sekä ottaa käyttöön parhaat käytännöt ja innovaatiot. (Kunta- ja palvelurakenneuudistus...2010)

Valtioneuvoston selonteossa kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta todetaan, että ” kunta- ja palvelurakenneuudistuksen yhtenä tavoitteena on kehittää palvelujen tuotantotapoja ja organisointia, mitä edellyttää myös palvelujen laadun ja saatavuuden turvaaminen. Palvelujen uudistaminen ja rakennemuutokset ovat tarpeen siksi, että julkisrahoitteiset hyvinvointipalvelut on kyettävä järjestämään ja tuottamaan niukemman talouskasvun ja verotulokehityksen oloissa”. (Valtioneuvoston selonteko...2010)

Viime vuosina PARAS-hankkeen vaikutukset ovat näkyneet sosiaali- terveyspalveluissa, mutta voidaan arvioida, että palvelujen järjestämis- ja tuottamistapojen muutoksia tullaan näkemään myös kuntien kadunpitoon liittyen.

2.4 Kilpailutukseen siirtyminen

Kilpailutuksen yleistymisen ja Paras-hankkeen pohjalta on syntynyt ajatus siitä, että myös kunnat siirtyisivät töissään kilpailutuksen piiriin. Jotkut kunnat ovat näin jo tehneetkin. Ajatus olisi, että kunnista tulisi pelkkiä tilaajaorganisaatioita. Tuotanto eriyttäisiin omaksi liikelaitokseksi ja myöhemmin omaksi yhtiöksi avoimille markkinoille. Kilpailuun siirtymisellä tavoiteltavia etuja ovat esimerkiksi synergiaedut sekä tuottavuuden ja tehokkuuden lisääminen.

Kuntien katutuotannon avaamista kilpailulle voidaan verrata entisen Tielaitoksen eriyttämiseen Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi, nykyiseksi Destiaksi. Tiehallinnon vastuulle kuului koko Suomen tieverkko. Tiehallinto toimi tietöiden tilaajana. (Tiehallinto...2010) Vuoden 2010 alussa Tiehallinto lakkautettiin ja sen toiminnot siirrettiin 1.1.2010 aloittaviin Liikennevirastoon sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin (ELY-keskus). Tiehallinnon keskushallinto muuttui Liikenneviraston Tieosastoksi (Liikenneviraston organisaatio...2010) ja Tiehallinnon tiepiirit muodostivat ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuurivastuualueet. (Liikenne...2010) Destia puolestaan on avoimilla markkinoilla kilpaileva itsenäinen tuotantoyhtiö. Tästä syystä on alettu pohtia, että tämän valtiollisen laitoksen esimerkin innostamana voitaisiin siirtyä kilpailutukseen myös kunnallisella tasolla kadunpidossa.

2.5 Kuntien kadunpidon mahdolliset organisoitumismallit

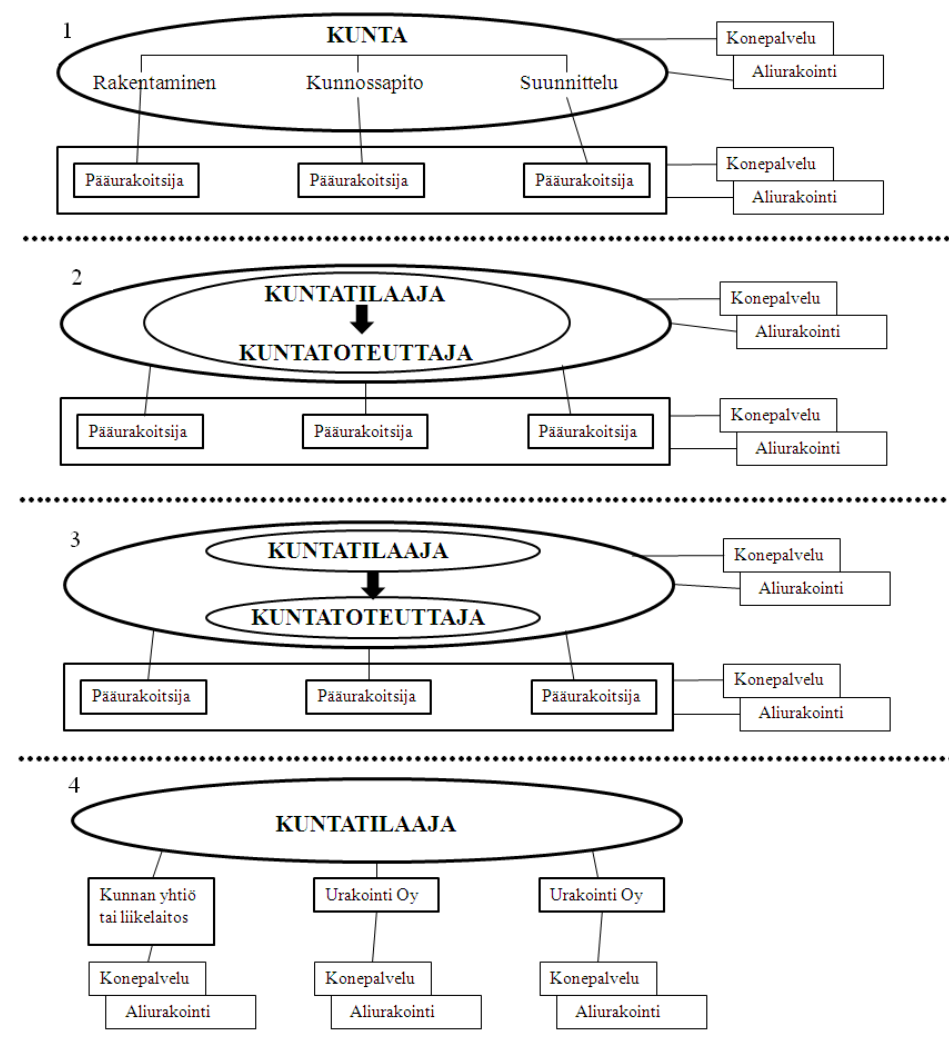
Kunnat ovat perinteisesti tehneet työnsä itse oman sisäisen tuotantoyksikkönsä toimesta. Jotkut kunnat ovat kuitenkin päättäneet kokeilla, toimivatko kilpailutuksen periaatteet myös kuntasektorilla. Aiheesta ei vielä ole tuloksia kovin pitkältä aikaväliltä, sillä kuntien kadunpidon siirtyminen kilpailutuksen piiriin on kuitenkin melko uusi asia.

Kuviosta 4 nähdään, millä eri tavoilla kuntien kadunpito voidaan organisoida. Kuvioon 4 on hahmoteltu neljä eri yksinkertaistettua mallia, joilla kuntien kadunpito voidaan organisoida. Ensimmäisenä mallina kuviossa esitellään perinteinen rakennusvirastomalli. Siinä kunnan kadunpidon hoitaa kunnan sisäinen tuotantoyksikkö. Kunta voi tilata konepalveluita ja aliurakoita kunnan sisäisen tuotantoyksikön ulkopuolelta omiin ura-

koihinsa. Kunnan käyttämät pääurakoitsijat voivat myös käyttää aliurakoitsijoita ja konepalveluja oman työnsä lisäksi.

Toisessa mallissa toimitaan samalla tavalla aliurakoitsijoiden, konepalveluiden ja pääurakoitsijoiden suhteen kuin ensimmäisessäkin, mutta tilaaja ja tuottaja ovat eriytetty eri yksiköihin. Tuottaja voi olla kunnallinen liikelaitos. Tilaaja ja tuottaja toimivat samassa virastossa. Kolmas malli vastaa toimitaperiaatteeltaan mallia kaksi, mutta tilaaja ja toteuttaja ovat eriytetty eri virastoihin. Kunnista ja organisaatioista riippuen malleja nimitetään eri tavoin. Malleja voidaan kutsua tilaaja-tuottajamalleiksi, ”liikelaitos”-malleiksi ja ”tilaaja ja tuottaja eri virastoissa”-malleiksi, riippuen siitä, millainen organisaatio ja päätöksentekotapa kunnassa milloinkin on.

Neljännessä mallissa kunnalla on käytössään vain tilaajaorganisaatio. Kunnan tuottajasta on tullut itsenäinen liikelaitos, tai oma yhtiönsä kilpailemaan avoimille markkinoille muiden yhtiöiden kanssa, tai kunnan omaa tuottajaa ei ole missään muodossa.



Kuvio 4: Kuntien kadunpidon organisaatiomallit

3 Tutkimusmenetelmät

3.1 Tutkimuskohde

Tämän työn tarkoituksena on tutkia kuntien kadunpidon organisoitumista, joten kyselytutkimus lähetettiin sataan Suomen suurimpaan kuntaan. Kyselyyn vastanneiden joukosta valittiin yhdeksän kuntaa, joihin tehtiin kyselyä syventävä haastattelututkimus.

3.2 Tutkimusmenetelmät

Kuntien kadunpidon organisoitumisen selvittämiseksi valittiin tutkimusmenetelmiksi kyselytutkimus ja haastattelututkimus. Kyselytutkimuksen ja haastattelututkimuksen katsottiin tutkivan tarpeeksi laajasti tutkittavan asian sisällön vaadittavalla tarkkuudella. Kyselytutkimus ja haastattelututkimus sisältävät empiirisen tutkimuksen osa-alueet, kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimuksen, kyselytutkimuksen edustaessa kvantitatiivista eli määrällistä tutkimusta ja haastattelututkimuksen edustaessa kvalitatiivista eli laadullista tutkimusta. (Heikkilä 1998, 15-16.)

3.2.1 Kvantitatiivinen eli määrällinen ja kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus

Kvantitatiivisella tutkimuksella, jota nimitetään myös tilastolliseksi tutkimukseksi, selvitetään prosenttiosuuksiin ja lukumääriin liittyviä kysymyksiä. Suuri ja edustava otos on edellytys tutkimukselle. Numeeristen suureiden avulla kuvataan tutkimukseen liittyviä asioita ja taulukoin ja kuvioin pyritään havainnollistamaan tuloksia. Kvantitatiivisella tutkimuksella saadaan kartoitettua olemassa olevaa tilannetta, mutta ei välttämättä saada selvitettyä riittävästi asioiden syitä. (Heikkilä 1998, 15-17.)

Kvalitatiivisella eli laadullisella tutkimuksella pyritään selvittämään tutkimuskohteen käyttäytymisen ja päätösten syitä ja ymmärtämään tutkimuskohdetta. Tutkittavat kohteet valitaan usein harkinnanvaraisesti eikä tutkimuksessa yleensä pyritä tilastollisiin yleistyksiin. (Heikkilä 1998, 15-17.)

Tässä työssä käytettiin kyselytutkimuksena sähköpostitse lähetettyä kyselyä. Kyselylomake (liite 1) päätettiin laatia Word-asiakirjapohjalle, koska oli oletettavaa, että mahdollisimman moni kyselyn vastaaja pystyisi kyseisen tiedostomuodon avaamaan ja näin ollen kyselyyn vastaamaan. Internetin kautta tehtävä www-kysely olisi myös ollut mahdollinen, mutta kyseisen kyselymuodon katsottiin olevan teknisen toteutuksen ja tarvittavan asiantuntemuksen puolesta liian vaativa.

Haastattelututkimuksessa käytettiin lomakehaastattelumallia sen nopeuden ja helppokäyttöisyyden vuoksi. Opinnäytetöissä ei yleensä ole aikaa käyttää avointa haastattelumallia, sillä se vaatii useita haastattelukertoja. Tässä työssä laadittiin etukäteen lomakepohja (liite 2) melko suppeine kysymyksineen, jotta haastattelu olisi helppo ja nopea toteuttaa. Haastatteluun vastaaminen kesti keskimäärin noin 45 min. Osa haastatteluista tehtiin kasvotusten ja osa puhelimitse. Haastattelun kysymykset pohjautuivat suurelta osin kyselyn kysymyksiin, sillä ne täydensivät kyselyä. Tästä syystä kysymykset esitettiin samassa järjestyksessä, kuin ne oli kyselyssä esitetty.

3.2.2 Kyselytutkimus

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa tarvittavat tiedot voidaan hankkia eri tavoin. Tiedot voidaan saada muiden keräämistä tilastoista, rekistereistä, tietokannoista tai tiedot voidaan kerätä itse. (Heikkilä 1998, 49-50.)

Kun tiedot ja tutkimusaineisto päätetään kerätä itse, tulee tutkimusongelman perusteella päätellä, mikä on kohderyhmä ja mikä tiedonkeruumenetelmä parhaiten sopii tutkimukseen. Eri tiedonkeruumenetelmiä ovat postikysely, puhelin- tai käyntihaastattelu ja informoitu kysely, joka on kirjekyselyn ja henkilökohtaisen haastattelun välimuoto. Informoidussa kyselyssä kyselylomakkeet viedään haastateltavalle tai noudetaan häneltä ja tarvittaessa voidaan tarkentaa kysymyksiä tai tehdä lisäkysymyksiä. (Heikkilä 1998, 49-50.)

Kysely voidaan tehdä myös Internetin kautta tehtävänä www-kyselynä. Kysely soveltuu vain sellaiselle perusjoukolle, jonka jokaisella jäsenellä on oletettavasti mahdollisuus Internetin käyttöön. Www-lomakkeiden laatiminen ja kyselyn tekninen toteutus vaatii asiantuntemusta. (Heikkilä 1998, 49-50.)

Suunnitelmallista kysely-haastattelututkimusta kutsutaan survey-tutkimukseksi. Survey-tutkimuksessa tutkimusaineisto kerätään tutkimuslomakkeella. (Heikkilä 1998, 49-50.)

Kyselylomake on tärkeä osa kyselytutkimusta. Sen laatimiseen tulee paneutua huolellisesti, sillä huonosti tai puutteellisesti laadittu kyselylomake voi pilata tutkimuksen. Kyselylomakkeissa käytetyt kysymysmuodot ovat avoimet kysymykset, suljetut eli vaihtoehdot antavat kysymykset ja sekamuotoiset kysymykset. Avoimet kysymykset ovat rajaamattomia kysymyksiä, joilla ei rajoiteta vastaajan valintamahdollisuuksia. (Heikkilä 1998, 49-50.)

Suljetuissa kysymyksissä vastaajalle annetaan valmiit vastausvaihtoehdot, joista vastaaja ympyröi tai rastittaa sopivan tai sopivat vastaukset. Suljettuja kysymyksiä nimitetään strukturoiduiksi kysymyksiksi. Strukturoitujen kysymysten käyttö on silloin mahdollista, kun vastausvaihtoehdot on rajoitetusti ja ne tiedetään etukäteen. Strukturoitujen kysymysten etu on vastaamisen nopeus sekä helppo tulosten tilastollinen käsittely. Strukturoidut kysymykset saattavat johtaa harkitsemattomiin vastauksiin. (Heikkilä 1998, 49-50.)

Sekamuotoisissa kysymyksissä annetaan osa vastausvaihtoehdoista ja osa jää avoimiksi. Vastausvaihtoehdojen rinnalle on hyvä antaa avoimeksi vaihtoehdoksi ”muu, mikä?”, etenkin silloin kun on epävarmaa, onko kaikki mahdolliset vastausvaihtoehdot keksitty. Tämän työn kyselylomakkeessa käytettiin sekamuotoisia kysymyksiä kysymyksissä 4, 5 ja 6 (liite 1) sen varalta, että kaikkia mahdollisia vastausvaihtoehdot ei ole otettu huomioon. (Heikkilä 1998, 49-50.)

Tämän työn kyselylomakkeessa käytettiin täsmällisiä tosiasiakysymyksiä kysymyksissä 1,2,3,7 ja 8. Täsmällisiin tosiasiakysymyksiin vastataan tarkkojen tosiasioiden pohjalta, eikä vastaaminen vaadi mielipiteitä tai käsityksiä. Täsmällisten tosiasiakysymysten tulee olla yksiselitteisiä ja niihin vastaamiseen on annettava ohjeet yksiselitteisyyden varmistamiseksi. (Heikkilä 1998, 49-50.)

Tutkimuslomake sisältää varsinaisen lomakkeen lisäksi saatekirjeen. Saatekirjeen tarkoitus on selvittää tutkimuksen taustaa, kertoa kuinka tutkimukseen vastataan sekä motivoida vastaajaa lomakkeen täyttämiseen. Tämän työn kyselylomakkeen saate on liitteenä (liite 1). (Heikkilä 1998, 49-50.)

3.2.3 Haastattelututkimus

Tutkimushaastattelu jaetaan kolmeen ryhmään sen mukaan, miten haastattelutilanne on ennalta määritelty. Mikäli haastattelutilanne on tarkasti määritelty etukäteen, käytetään strukturoitua haastattelua, eli lomakehaastattelua. Tässä haastattelutyypissä laaditaan haastattelulomake, jossa kysymykset on tarkoin muotoiltu ja niiden esittämisjärjestyksellä on merkitystä. Strukturoidun haastattelun vaikein osuus onkin kysymysten laatiminen ja järjestäminen. Valmiin haastattelulomakkeen kanssa itse haastattelu on helppo suorittaa. (Hirsjärvi ym. 2004, 197 – 199)

Strukturoimattomassa, eli avoimessa, haastattelussa haastattelija pyrkii saamaan selville keskustelun kuluessa haastateltavan mielipiteitä, ajatuksia, käsityksiä ja tunteita sitä mukaa, kuin ne aidosti tulevat esille. Tämä haastattelutyyppe muistuttaa kaikkein eniten keskustelua. Strukturoimattoman haastattelun aikana jopa aihe voi muuttua. Koska mitään kiinteää runkoa ei ole, tämä haastattelutyyppe vaatii eniten taitoja haastattelijalta tilanteen ohjailemisessa. Strukturoimaton haastattelu vie paljon aikaa ja vaatii yleensä useita haastattelukertoja. Terapeuttisissa keskusteluissa ja kliinisissä tutkimuksissa käytetään tätä haastattelutyyppeä. (Hirsjärvi ym. 2004, 197 – 199)

Strukturoidun ja strukturoimattoman haastattelun välimuoto on teemahaastattelu. Siinä aihe on määrätty, mutta kysymysten muodolla ja järjestyksellä ei ole merkitystä. Teemahaastattelulla voidaan tutkia sekä laatua että määrää kuvaavia asioita. Tästä syystä tuloksetkin voidaan koota joko numeerisesti tai sanallisesti ja niitä voidaan tulkita usein eri tavoin. Kasvatus- ja yhteiskuntatieteellisissä tutkimuksissa käytetään paljon teemahaastattelua. (Hirsjärvi ym. 2004, 197 – 199)

Tässä tutkimuksessa käytettiin strukturoitua haastattelua. Kysymykset laadittiin etukäteen kyselyn kysymysten pohjalta. Kysymysten esittämisjärjestys pyrittiin pitämään samana kuin kyselylomakkeessa. Sopivissa väleissä esitettiin kyselyyn liittymättömiä kysymyksiä. Haastattelu suoritettiin lähes kokonaan puhelimitse, joten oli tärkeää, että haastattelutilanne oli tarkoin määritelty etukäteen.

3.3 Tutkimustulosten analysointimenetelmät

Kyselytutkimuksessa saadut vastaukset ja tulokset analysoitiin keräämällä tulokset Excel-taulukoihin käsittelemistä varten. Kadunpidon määriä vertailtiin yksinkertaisesti laskemalla vastauksia yhteen. Kadunpidon toimintamalleja vertailtiin vastausmäärien mukaan tehtynä kuvaajana, sekä tavalla jossa vastaukset suhteutettiin kuntien kadunpidon euromäärään. Katutilaaja-organisaation vastuulle kuuluvista töistä saadut vastaukset analysoitiin laskemalla samojen kohtien tulokset yhteen ja vertailtiin niitä keskenään.

Urakkamuotoja käsittelevät tulokset analysoitiin tavalla jossa kaikki vastaukset merkittiin vertailutaulukoissa samanarvoisiksi, vaikka kyselyssä oli mahdollista vastata kyseiseen kysymykseen painottaen tietyn vastausvaihtoehdon suuruutta.

Kunnan kadunpidon töiden jakautumista pääurakoitsijan mukaan käsittelevät tulokset analysoitiin vertailemalla vastausmäärien mukaan saatuja tuloksia keskenään sekä vertailemalla saatuja tuloksia kadunpidon euromääriin suhteutettuna. Kuntien vastaukset merkittiin vastaamaan summia jotka kunnat vastasivat käyttävänsä kadunpitoon koskien suunnittelua, ylläpitoa sekä rakentamista ja korjausinvestointeja.

Kunnan kadunpidon kilpailutusasteeseen liittyvät vastaukset vertailtiin sekä vastausmäärien mukaan saatujen tuloksien pohjalta että vastauksiin suhteutettuihin euromäärien pohjalta.

Haastattelututkimuksen tulosten analysoinnissa käytettiin suurimmaksi osaksi sanallista analysointia. Tutkimuksen tuloksena syntyi myös kaksi Excel-pohjaista taulukkoa. Jokaisen haastateltavan kunnan tulokset koottiin yhteen tiedostoon. Tämän jälkeen jokaisesta esitetystä kysymyksestä tehtiin kaikkien kuntien vastausten pohjalta yhteenveto. Siinä verrattiin eri organisaatiomalleja toisiinsa kaikissa niissä kohdissa, joissa se oli mielekästä. Muissa kohdissa tehtiin yhteenveto siitä, miten kunnat yleensä toimivat.

3.4 Tutkimuksen kulku

Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumi tilasi tämän opinnäytetyön Tampereen ammatti-
korkeakoululta lokakuussa 2009. Työ annettiin tehtäväksi Saija Pirkkaselle ja Antti
Reinikalle. Suoritettiin työnjako, jonka tuloksena Pirkkanen teki haastattelututkimuksen
ja Reinikka kyselytutkimuksen. Kyselytutkimuksen teko käynnistettiin välittömästi te-
kemällä kyselylomake (liite 1). Pirkkanen ja Reinikka selvittivät Suomen sadan suu-
rimman kunnan kadunpidosta vastaavien yhteystiedot.

Tämän työn kyselylomake tehtiin yhteistyössä työn tilaajan ja ohjaavan opettajan kans-
sa. Kyselylomakkeen laatimiseen saatiin apua Helsingin ja Vaasan kaupunkien työnte-
kijöiltä. Kyselylomakkeen testaus tapahtui kahden haastattelutilanteen yhteydessä.

Kysely lähetettiin 18.2.2010 väkiluvulla mitattuna Suomen 100:n suurimpaan kuntaan.
Kyselyn ensimmäinen karhukierros lähetettiin 12.3.2010 ja toinen karhukierros
23.3.2010.

Ensimmäisen kyselykierroksen jälkeen saatiin 18 vastausta, vastausprosentin ollessa
18%. Ensimmäisen karhukierroksen jälkeen vastauksia oli kertynyt yhteensä 24 kappa-
letta, vastausprosentin ollessa 24%. Toisen karhukierroksen jälkeen vastauksia kertyi 32
kappaletta, vastausprosentin ollessa 32 %. Kolmatta karhukierrosta ei lähetetty, vaan
katsottiin että 32 vastausta riittäisi kattaviin tuloksiin. Tulosten analysointi aloitettiin
maaliskuun lopulla.

Haastattelututkimus aloitettiin vuoden 2010 helmikuun alussa tekemällä haastattelulo-
make (liite 2), jonka tekemiseen kului vajaa kaksi viikkoa. Ensimmäiset haastattelut
tehtiin 16.–17.2.2010 käymällä kahdessa kunnassa paikan päällä. Tuolloin kunnat täyt-
tivät samalla myös kyselylomakkeen. Näiden haastattelujen pohjalta haastattelulomaket-
ta muokattiin saatujen palautteiden perusteella parempaan suuntaan. Myöhemmin haas-
tattelulomaketta muutettiin vielä kertaalleen tilaajan kanssa käydyn kokouksen pohjalta.

Ensimmäiset haastattelupyynnöt puhelinhaastattelua varten lähetettiin 15.3.2010 kuu-
teen kuntaan. Näistä puolet lupautui haastateltavaksi. Tämän jälkeen 18.3.2010 lähetet-
tiin vielä viiteen kuntaan haastattelupyynnö, joista kolme lupautui haastateltavaksi.
Haastattelut suoritettiin viikolla 12. Haastattelu tehtiin 12.4.2010 vielä yhteen kuntaan.
Näin haastateltujen kuntien lukumääräksi saatiin yhdeksän.

Kysely- ja haastattelututkimuksen tulokset koottiin tähän opinnäytetyöhön. Opinnäytetyön kirjoittaminen aloitettiin helmikuun loppupuolella ja saatettiin päätökseen huhtikuun lopussa. Opinnäytetyön kirjoittivat Pirkkanen ja Reinikka yhteistyönä. Kyselytutkimukseen painottuvat osuudet kirjoitti Reinikka ja haastattelututkimukseen painottuvat osuudet kirjoitti Pirkkanen. Muut osuudet kirjoitettiin yhteistyönä.

Koko tutkimuksen ajan pidettiin tasaisin väliajoin kokouksia ohjaavan opettajan, Eero Nippalan kanssa. Tilaajan kanssa pidettiin yhteensä kolme kokousta, joista kaksi tehtiin videoneuvotteluna ja yksi kasvotusten. Muuten tilaajan kanssa kommunikointi sähköpostitse. Kysely- ja haastattelulomakkeiden laadintavaiheessa saatiin apua Helsingin ja Vaasan kaupungeilta, jotka toimivat Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumin jäseninä asiantuntijoina kuntasektoria koskevissa kysymyksissä.

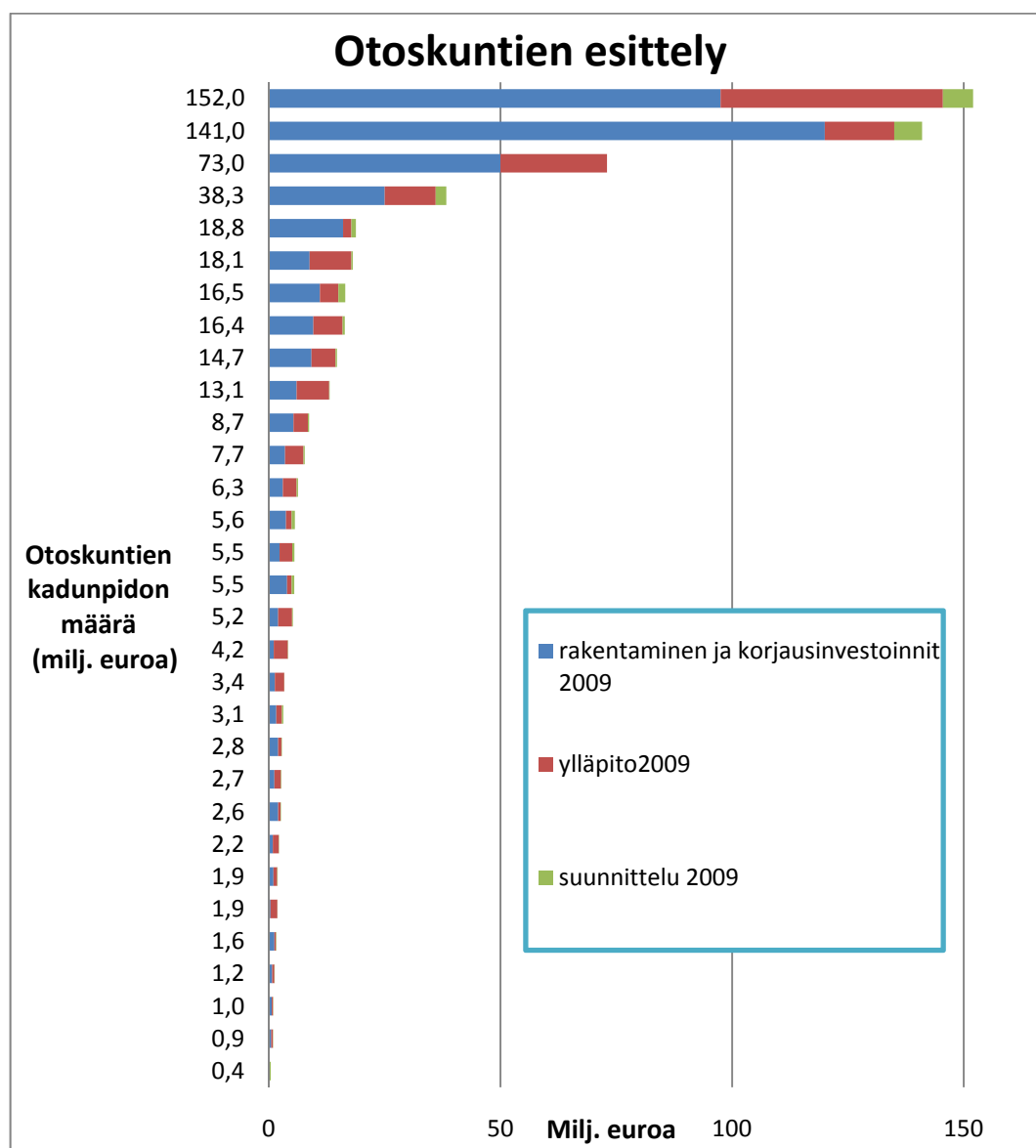
4 Tutkimustulokset

Tutkimustulokset esitellään kyselyn kysymysten aihepiirien mukaisesti. Haastattelun tulokset ovat kyselyn tuloksia täydentäviä, joten ne esitetään kunkin osion yhteydessä heti kyselyn tulosten jälkeen. Haastattelun kysymykset, jotka eivät liity kyselyn kysymyksiin, on esitetty kappaleessa 4.8 Muut haastattelussa esille tulleet asiat.

Kyselytutkimukseen vastasi kaiken kaikkiaan 32 kuntaa. Kysymyksistä riippuen vastausten määrä vaihteli. Kyselyyn vastanneiden kuntien yhteenlaskettu asukasluku oli noin 2 200 556 asukasta. Haastattelututkimukseen vastasi 9 kuntaa, joiden yhteenlaskettu asukasluku oli noin 1 200 330 asukasta. Näistä kaksi oli alle 50 000 asukkaan kuntaa, neljä 50 000-100 000 asukkaan kuntaa ja kolme yli 100 000 asukkaan kuntaa.

4.1 Kyselyn otoskuntien esittely

Otoskuntien esittelyssä esitellään kyselyyn osallistuneet kunnat kadunpidon määrän mukaisessa järjestyksessä. Kuviosta 5 nähdään 30 vastanneen kunnan kadunpidon määrä. Yhdeltä kunnalta ei saatu vastausta käytettyyn kadunpidon määrään. Yksi kunnista kertoi vain suunnitteluun käytetyn euromäärän, joka on kuitenkin huomioitu otoskuntien esittelyssä kuviossa 1. Eräs vastanneista kunnista ei ilmoittanut suunnitteluun käytettyä euromäärää.



Kuvio 5: Kyselyn otoskuntien esittely kadunpidon määrän mukaan järjestettynä suurimmasta pienimpään

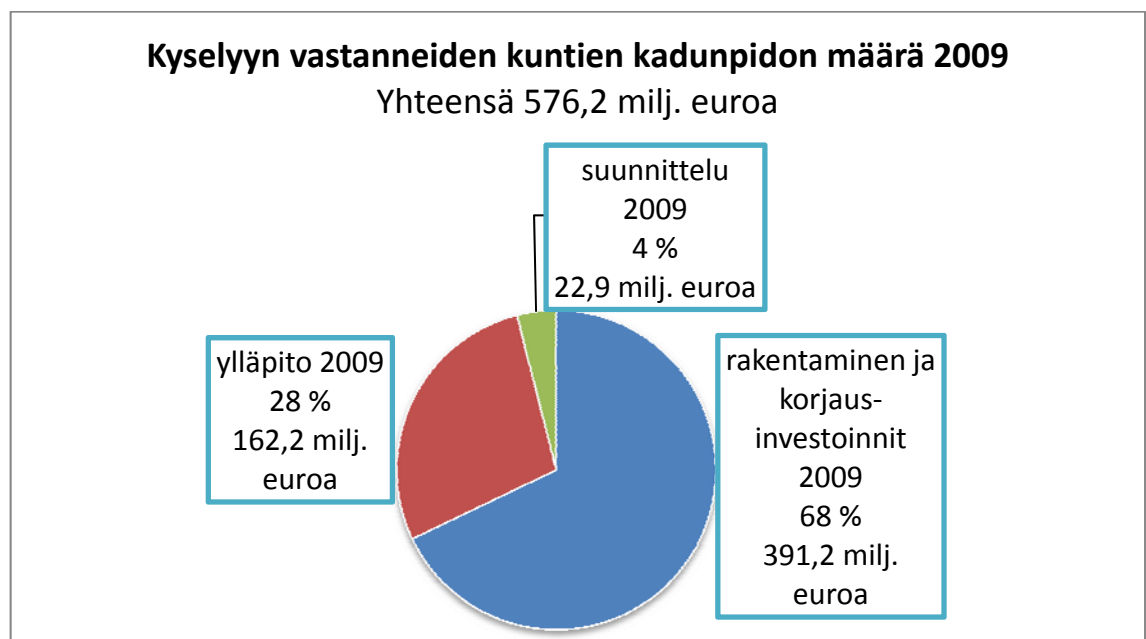
Otoskuntien esittelystä selviää millaisia kuntia kyselyyn osallistui. Kyselyyn vastasi niin pienet, keskisuuret kuin suuretkin kunnat. Suurimpien kuntien kadunpidon määrä

oli yli 100 milj. euroa, kun taas pienimpien kuntien kadunpidon määrä jäi alle miljoonan euron.

Tämä tutkimus ei kuvaa kattavasti koko Suomen kuntakenttää. Suomessa on noin 340 kuntaa ja tämä kysely lähetettiin asukasluvun mukaan 100:n suurimpaan kuntaan. Tämä tutkimus on verrattavissa Rostin vuonna 2000 ja 2005 tekemiin tutkimuksiin.

4.2 Kunnan kadunpidon määrä

Kysymykseen kuntien kadunpidon määrästä vuonna 2009 vastasi 31 kyselyyn vastannutta kuntaa. Kuviosta 6 nähdään vastanneiden kuntien kadunpidon määrä vuonna 2009 kokonaisuudessaan sekä se, kuinka kadunpidon määrä jakaantuu katujen rakentamiseen ja korjausinvestointeihin, ylläpitoon sekä suunnitteluun.



Kuvio 6: Kuntien kadunpidon määrä vuonna 2009 sisältäen suunnittelun, ylläpidon sekä rakentamisen ja korjausinvestoinnit

Kyselyyn vastanneiden kuntien yhteenlaskettu kadunpidon määrä oli 576,2 miljoonaa euroa. Rakentamiseen ja korjausinvestointeihin käytettiin 391,2 miljoonaa euroa, joka on 68 prosenttia kokonaissummasta. Suunnitteluun käytettiin yhteensä 22,9 miljoonaa euroa ja ylläpitoon käytettiin yhteensä 162,2 miljoonaa euroa.

Haastattelun tulokset:**Kadunpidon määrä euroina vuosina 2007 ja 2008**

Katujen rakentamisen ja korjausinvestointien osuus vuonna 2007 oli 98,0 miljoonaa euroa ja vuonna 2008 117,5 miljoonaa euroa, katujen ylläpidon osuus (hoito ja kunnossapito) vuonna 2007 oli 51,3 miljoonaa euroa ja vuonna 2008 56,3 miljoonaa euroa ja katujen suunnittelun osuus vuonna 2007 oli 5,8 miljoonaa euroa ja vuonna 2008 n. 7,0 miljoonaa euroa. Näitä summia ei voida suoraan verrata kyselystä saatuihin tuloksiin, sillä kyselyn otanta oli moninkertainen verrattuna haastattelun otantaan. Haastateltavien kuntien katujen rakentamisen ja korjausinvestointien osuus vuonna 2009 oli 124,1 miljoonaa euroa, katujen ylläpidon (hoito ja kunnossapito) 68,5 miljoonaa euroa ja katujen suunnittelun 7,9 miljoonaa euroa. Kuntien kadunpidon kokonaismäärä vuonna 2007 oli yhteensä 155,1 miljoonaa euroa, vuonna 2008 180,3 miljoonaa euroa ja vuonna 2009 200,5 miljoonaa euroa.

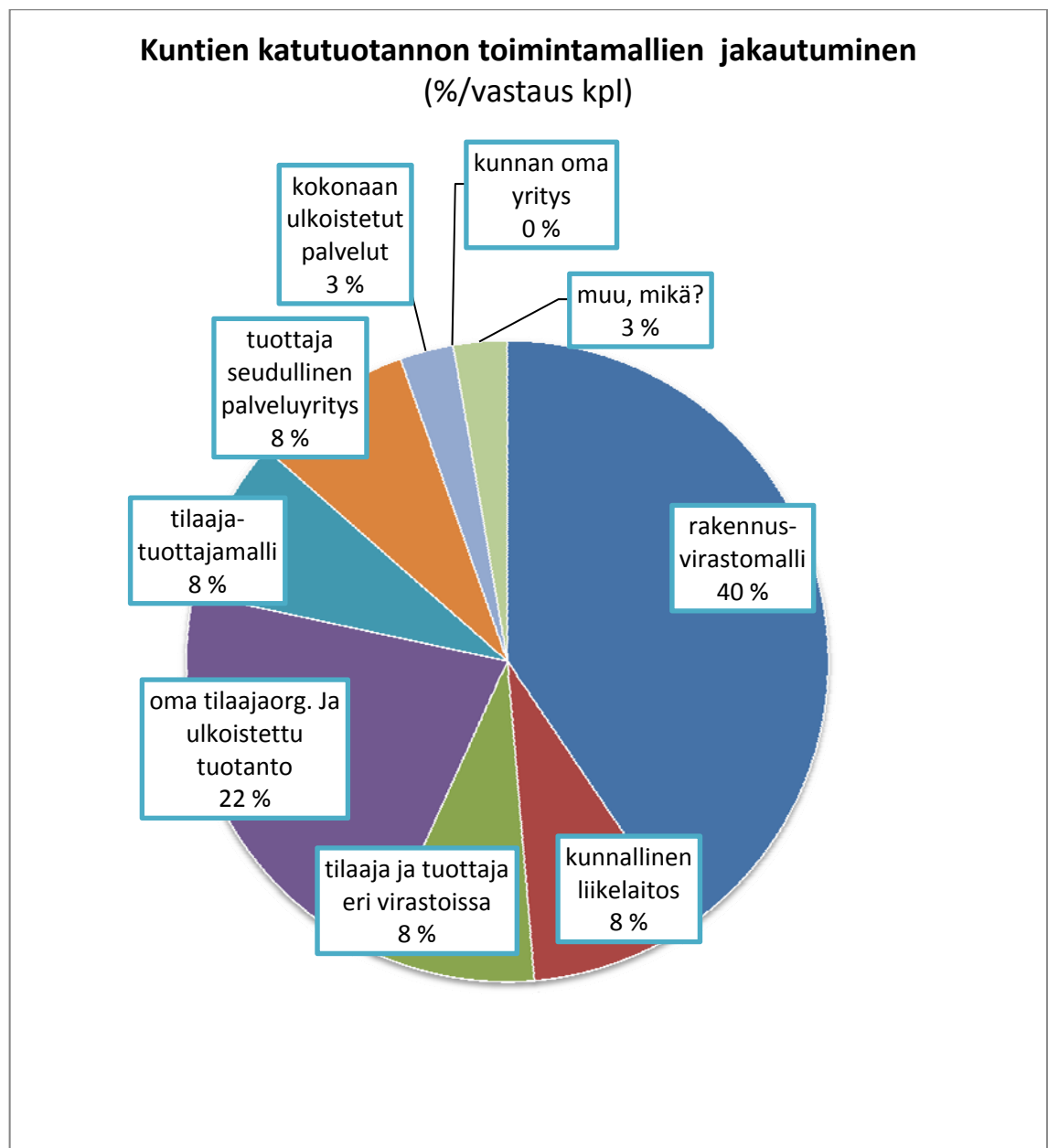
Lähes kaikissa kunnissa on tapahtunut tasaista kasvua katujen rakentamisessa ja korjausinvestoinneissa, katujen ylläpidossa (hoito ja kunnossapito), sekä katujen suunnittelussa. Jossain kunnassa on ollut pientä vaihtelua summien välillä. Välillä on laitettu rahaa enemmän katujen ylläpitoon kuin katujen rakentamiseen ja investointeihin. Yleensä kunnat laittavat eniten rahaa katujen rakentamiseen ja investointeihin, toiseksi katujen ylläpitoon ja suunnitteluun vähiten.

Jossain kunnassa käytetään kuntien yhdistymisessä saatuja yhdistymisrahoja, jotka vaikuttavat summiin milloin mitenkin. Jossain kunnassa organisaatiomuutos on ollut voimassa niin vähän aikaa, että vertailulukuja ei vielä voida antaa. Tässä kunnassa aiempien vuosien summat eivät ole vertailukelpoisia, sillä nykyiseen organisaatioon yhdistettiin useita kuntia.

4.3 Kuntien katutuotannon toimintamalli

Kysymykseen ”Minkä mallin mukaan kuntanne katutuotanto toimii?” vastasivat kaikki 32 kyselyyn vastannutta kuntaa. Kuviosta 7 nähdään, kuinka eri toimintamallien käyttö jakautuu vastausmäärien mukaan.

Eräät kunnat vastasivat käyttävänsä kahta eri toimintamallia. Kyseisistä vastauksista molemmat annetut vastaukset on otettu huomioon tuloksissa.

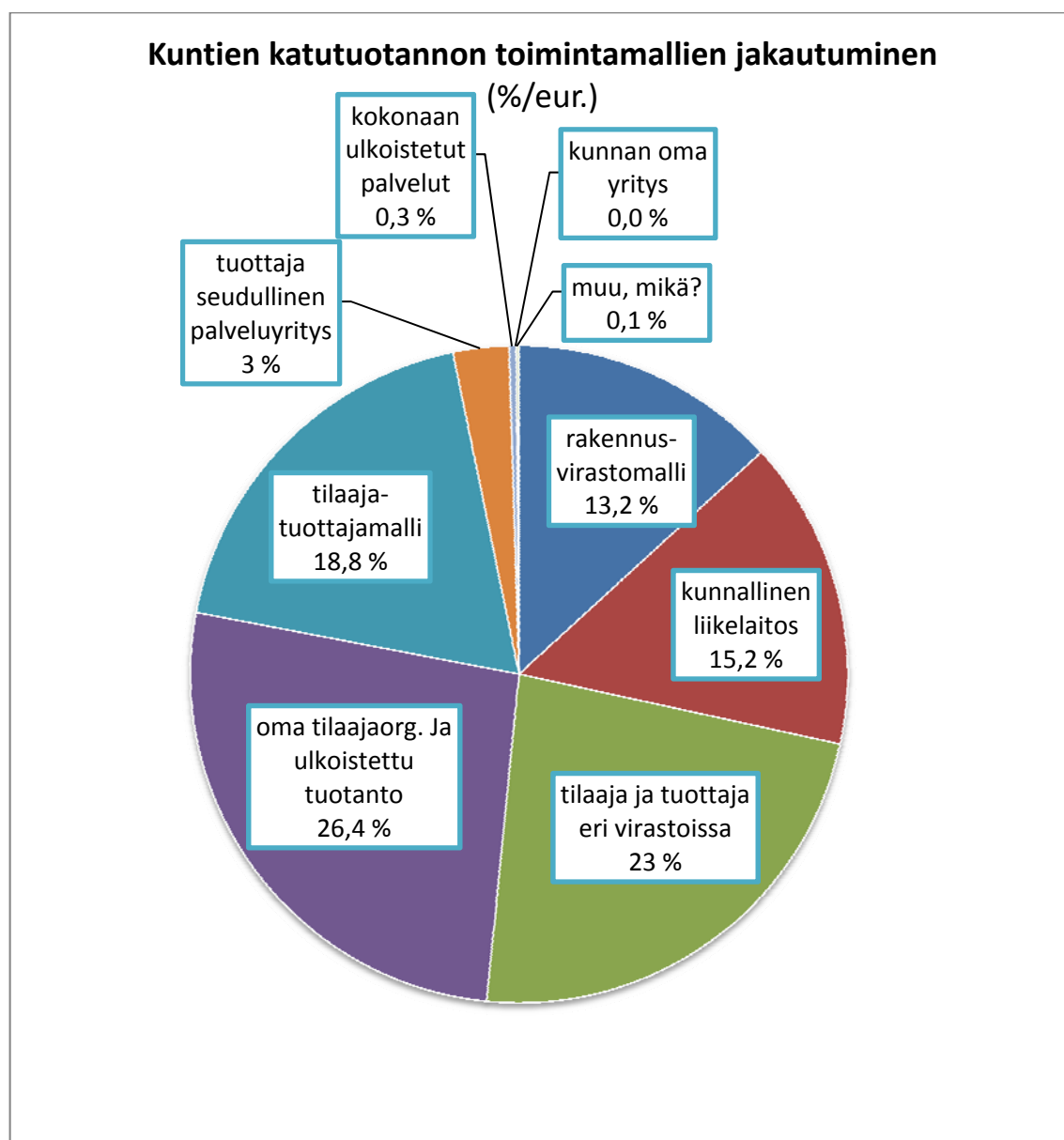


Kuvio 7: Kuntien katutuotannon toimintamallien jakautuminen vastausmäärien mukaan laskettuna

Vastausvaihtoehtokohtaan ”muu, mikä?” eräs vastanneista kunnista ilmoitti toimivansa mallilla ”oma tilaaja organisaatio ja osittain ulkoistettu tuotanto”.

Kuviosta 8 nähdään myös, minkä toimintamallien mukaan kuntien katutuotanto toimii. Toimintamallien prosentuaalinen osuus on suhteutettu kuntien käyttämään kadunpidon määrään vuonna 2009.

Eräät kunnat vastasivat käyttävänsä kahta eri toimintamallia. Kyseisistä vastauksista molemmat annetut vastaukset on otettu huomioon tuloksissa. Kyseiset vastaukset ovat merkitty kumpaankin vastattuun toimintamalliin.



Kuvio 8: Kuntien katutuotannon toimintamallien jakaantuminen (%/eur.)

Vastausvaihtoehtokohtaan ”muu, mikä?” eräs vastanneista kunnista vastasi toimivansa mallilla ”oma tilaaja organisaatio ja osittain ulkoistettu tuotanto”.

Vastausmäärien mukaan jaoteltuna nähdään, että kadunpidossa käytetyin toimintamalli on rakennusvirasto-malli 40 prosentilla, seuraavaksi käytetyimmän mallin ollessa ”oma tilaajaorganisaatio ja ulkoistettu tuotanto”.

Kun vastaukset suhteutetaan kuntien käyttämään kadunpidon määrään, huomataan, että toimintamallien käyttö jakaantuu tasaisemmin viiteen eri toimintamalliin, rakennusvirasto-mallin ollessa näistä viidestä vähiten käytetty malli 13,2 prosentilla ja ”oma tilaajaorganisaatio ja ulkoistettu tuotanto”-mallin ollessa käytetyin 26,4 prosentilla. Myös ”tilaaja ja tuottaja eri virastoissa”-malli, tilaaja-tuottajamalli ja ”kunnallinen liikelaitos”-malli olivat rakennusvirastomallia käytetympiä toimintamalleja euromääräisesti vertailtuna.

Vastausmäärien mukaan laskettuna rakennusvirastomallia käytti yhteensä 15 kuntaa, joiden kadunpidon määrä vaihteli välillä 0,95 - 18,8 miljoonaa euroa, keskiarvon ollessa 6,75 miljoonaa euroa. Rakennusvirastomallia ei käytä kaikkein suurimmat tutkimukseen osallistuneet kunnat. Tämän takia toimintamallien jakautuminen muuttuu paljon vertailtaessa vastausmäärien mukaan jakautumista euromääräiseen jakautumiseen.

Europohjaisiin vastauksiin toimintamallien käytöstä vaikuttaa se, että neljän kunnan kadunpidon määrä on suhteutettu kaksiin eri toimintamalleihin koska kunnat olivat vastanneet käyttävänsä kahta eri mallia kuntien katutuotannossa.

Haastattelun tulokset:

Organisaatiomuutokset

Mikään haastatelluista kunnista ei ole varmuudella muuttamassa organisaatiomallista toiseen lähitulevaisuudessa. Selvityksiä kuitenkin tehdään esimerkiksi liikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi avoimille markkinoille. Useissa kunnissa tehdään pienempiä organisaatiomuutoksia. Selvää on, että oli muutos millainen tahansa, kunnat hakevat sillä tehokkaampaa, taloudellisempaa ja vuorovaikutteisempaa toimintaa sekä toiminnan ja tehtävien selkiyttämistä.

Vuorovaikutteisuutta halutaan parantaa esimerkiksi suunnittelijoiden ja rakentajien välillä. Joissain kunnissa on hieman sekavuutta yksiköiden välillä, jolloin muutoksilla halutaan selkeyttää vastuualueita. Joissain kunnissa halutaan, esimerkiksi katutuotannon ja vesilaitoksen, tai kadunpidon ja kaavoituksen, yhdistymisiä. Joissain kunnissa selvitetään, onko konekeskuksen pitäminen kannattavaa.

Tilaaja-tuottajamalliin siirtyneistä kunnista suurin osa ei halua muuttaa organisaatiomalliaan, sillä tästä mallista on vielä hyvin vähän kokemusta. Toisaalta jossain mietitään, pitäisikö liikelaitoksesta tehdä oma yhtiönsä kilpailemaan avoimille markkinoille.

Pienemmissä kunnissa, joissa on käytössä **rakennusvirastomalli**, on tultu siihen tulokseen, ettei tuotannosta kannata muodostaa liikelaitosta. Rakennusvirastomalli on todettu hyväksi pienelle organisaatiolle, jossa on melko vähän henkilöstöä. Toisaalta pikkukunnissa toimii myös organisaatiomalli, jossa kunnalla on käytössään vain tilaajahenkilöstöä ja suunnittelua, mutta tuotanto on ulkoistettu.

Organisaatiomallien edut

Rakennusvirastomallin eduksi katsotaan sen joustavuus, koska tilaaja ja tuottaja ovat samassa organisaatiossa. Toiminnan ohjaus ja kokonaisuuden hallinta on helppoa. Varojen käytöstä voidaan itse päättää.

Tilaaja-tuottajamalli, jossa tilaaja ja tuottaja ovat eri virastoissa, soveltuu hyvin isoon organisaatioon. Tässä mallissa tehtävien suorittaminen ja kustannusten jakautuminen on selkeää. Poliittinen ohjaus on tilaajalla. Koko kadunpito on tilaajan näkökulmasta samassa organisaatiossa.

Kunnallisessa liikelaitoksessa, jossa tilaaja ja liikelaitos ovat kunnan alaisuudessa, voidaan tehdä nopeita muutoksia ja toiminta on joustavaa. Tilaajan on helppo teettää töitä liikelaitoksella, ja töitä voidaan teettää huonoillakin suunnitelmilla. Tilaajan on pakko työllistää liikelaitosta.

Kunnissa, joissa on **oma tilaajaorganisaatio ja ulkoistettu tuotanto**, tulee olla osavaa henkilökuntaa tilaajapuolella. Tällainen kunta saattaa toimia jopa usean kunnan töiden tilaajana. Urakoitsija tekee työt itsenäisesti ja päättää itse, milloin lähtee suorittamaan työtä, jolloin kunnan vastuulle jää työn suorituksesta vain urakoitsijan tekemän

työn valvonta. Kunnalla ei myöskään tarvitse olla itsellään kallista kalustoa, mikä säästää kustannuksia.

Organisaatiomallien ongelmat

Kunnat, jotka käyttävät **rakennusvirastomallia**, jossa tilaaja ja tuottaja ovat samassa virastossa, eivät itse näe tässä mallissa ongelmakohtia. Painetta tulee ulkopuolelta, kun toiset kunnat muuttavat organisaatioitaan ja poliitikot haluaisivat käyttää enemmän ulkopuolisia palveluita niiden edullisuuden vuoksi. Ei kuitenkaan ole järkevää lähteä muuttamaan hyväksi havaittua organisaatiomallia vain muutoshakuisuuden vuoksi.

Tilaaja-tuottajamalli, jossa tilaaja ja tuottaja ovat eri virastoissa, ei sovi sellaisenaan pieniin kuntiin, joissa on olemassa pieniä, muutaman hengen kokoisia yksiköitä. Jossain kunnissa pidetään ongelmallisena käytännön töiden kannalta sitä, että vesilaitos ja katutuotanto eivät toimi yhdessä. Usein katutuotanto ja vesilaitos tekevät töitä samalla työmaalla, jolloin yhtä työmaata on valvomassa kaksi mestaria, mikä tietenkin lisää kustannuksia. Tästä syystä onkin mietitty, että vesilaitos yhdistyisi katutuotantoon. Tässä kunnassa kaikki rakentaminen halutaan saada yhteen. Tilaaja-tuottaja -malli on rakennettu sille pohjalle, että tuottaja ei vaatisi paljoa valvontaa, mutta käytännössä asia ei välttämättä ole niin. Tilaajan resurssit saattavat jäädä riittämättömiksi.

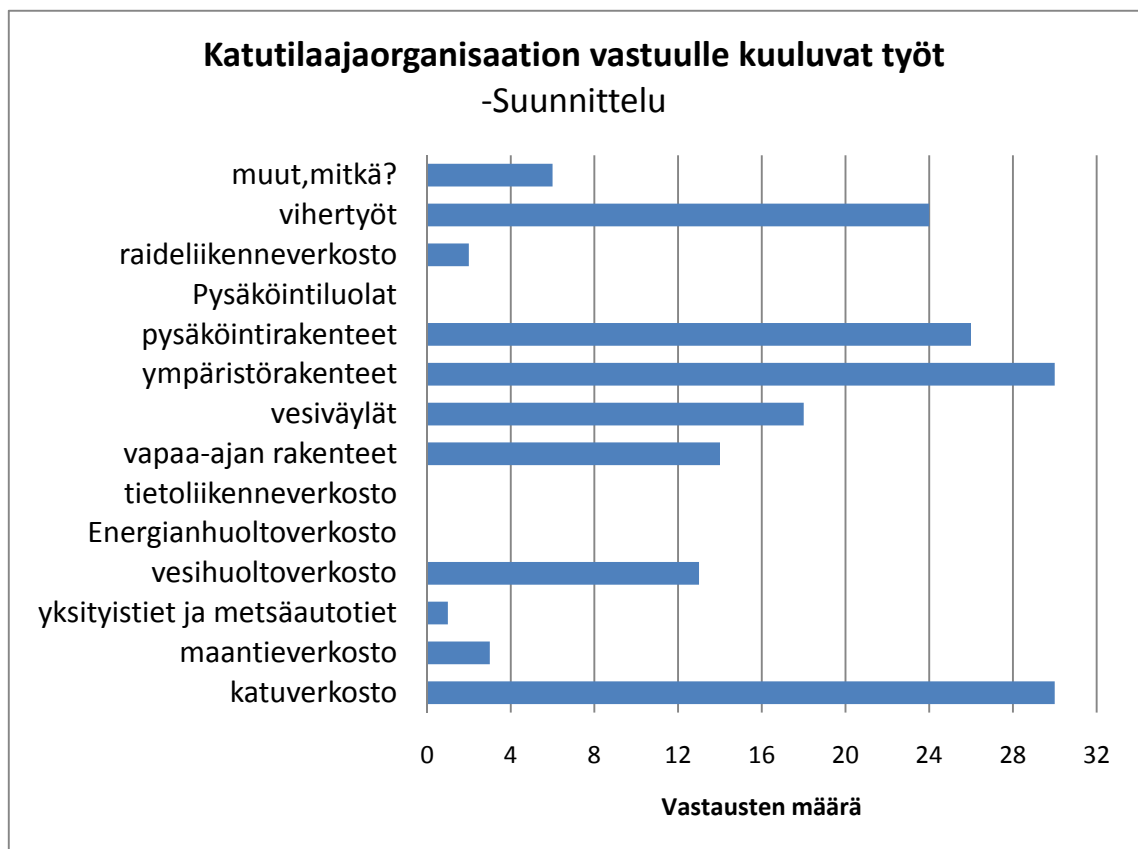
Kunnallisen liikelaitoksen mallissa, jossa tilaaja ja liikelaitos ovat kunnan alaisuudessa, tämä toimintatapa ei kannusta tilaajaa suunnitelmalliseen toimintaan. Tilaaja voi teettää töitä huonoilla suunnitelmilla, mikä johtaa kalliimpaan toimintaan. Toisaalta myöskään tuotannon ei ole pakko tehdä töitä tehokkaasti. Byrokratia ja kunnallinen päätöksenteko heikentävät toimintaa. Kunnalliset työehtosopimukset asettavat liikaa rajoitteita työnantajalle.

Oman tilaajaorganisaation ja ulkoistetun tuotannon ongelmana on sektoroituminen liian kapeisiin sektoreihin. Jokainen hoitaa vain oman osa-alueensa, eikä eri osa-alueiden välillä ole tarvittavaa vuorovaikutusta. Esimerkiksi suunnittelijoiden ja rakentajien välinen kommunikaatio on heikkoa. Ongelmaksi on koettu myös se, että rajapinnat ovat välillä häilyvät valtion ja kunnan teissä. Välillä on epäselvää, kuka vastaa tietyistä tiestä tai tien osasta.

4.4 Kunnan katutilaajaorganisaation vastuulle tyypillisesti kuuluvat työt

4.4.1 Suunnittelu

Kuviosta 9 selviää, mitkä työt tai rakenteet kuuluvat kunnan katutilaajaorganisaation vastuulle suunnittelun osalta. Vastaukset saatiin kaikilta 32:lta kyselyyn vastanneelta kunnalta.

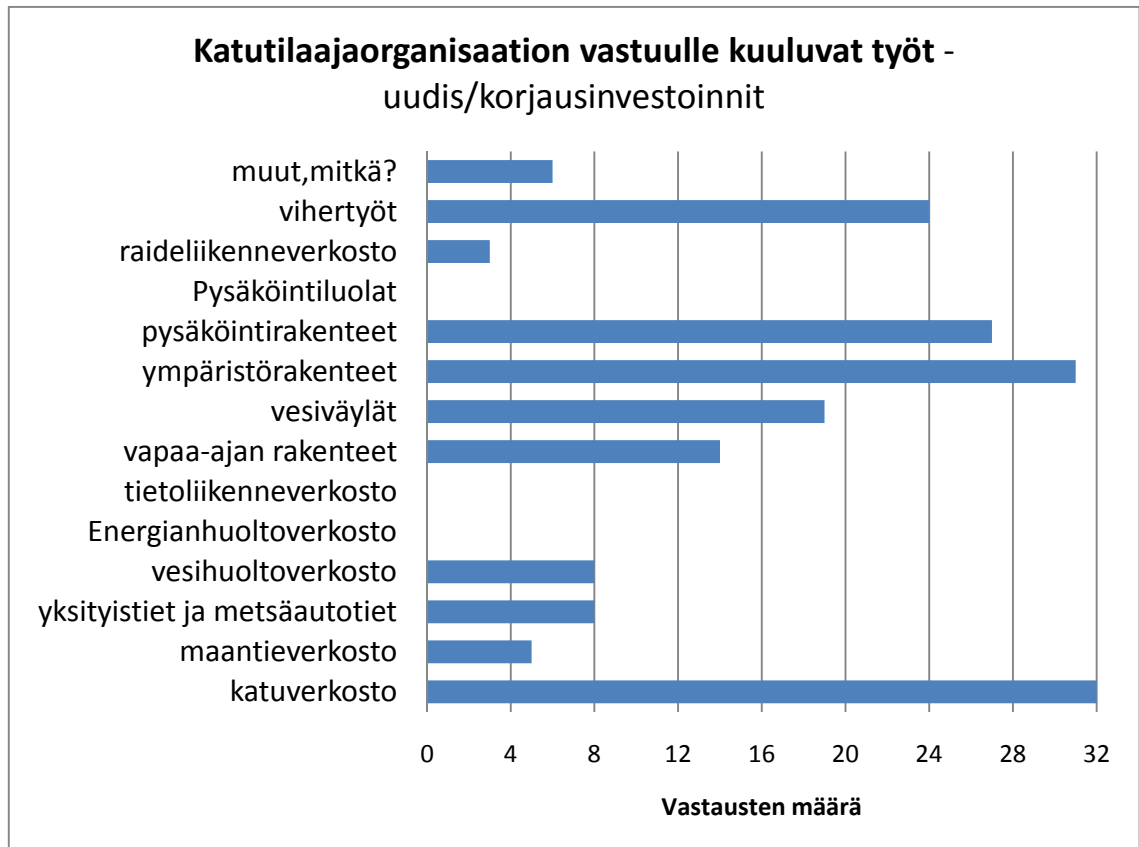


Kuvio 9: Katutilaajaorganisaation vastuulle suunnittelun osalta kuuluvat työt ja rakenteet

Katuverkoston, ympäristörakenteisiin, pysäköintirakenteisiin ja vihertöihin liittyvät työt ovat yleisimpiä töitä jotka kuuluvat kuntien katutilaajaorganisaatiolle suunnittelutöiden osalta. Eräs kunnista ei vastannut katuverkon kuuluvan suunnittelun osalta kunnan katutilaajaorganisaation vastuulle, koska kyseisessä kunnassa ”tukipalvelut” hoitavat suunnittelun ja suunnitteluttamisen rinnakkain katutilaajaorganisaation kanssa. Eräältä kunnalta ei saatu tarkentavia vastauksia, minkä takia katuverkosto ei kuulu katutilaajaorganisaation vastuulle suunnittelun osalta.

4.4.3 Investoinnit

Kuviosta 11 selviää, mitkä työt tai rakenteet kuuluvat kunnan katutilaajaorganisaation vastuulle investointien osalta. Vastaukset saatiin kaikilta 32:lta kyselyyn vastanneelta kunnalta.



Kuvio 11: Katutilaajaorganisaation vastuulle investointien osalta kuuluvat työt ja rakenteet

Katuverkosto, ympäristörakenteet, pysäköintirakenteet ja vihertyöt ovat yleisimpiä töitä ja rakenteita jotka kuuluvat katutilaajan vastuulle uudis-/korjausinvestointien osalta.

Katutilaajan vastuulle vastattiin kuuluvaksi joidenkin kuntien suunnittelun, ylläpidon ja uudis-/korjausinvestointien osalta myös katuvalaistus, puistot, liikenneviheralueet, mattojen pesupaikat, liikenteen ohjaus, lemmikkien hautausmaat ja vesiväylät pienveneiden osalta.

Haastattelun tulokset:**Kunnan tilaamat työt**

Kunnat tekevät omajohtoisesti oikeastaan kaikkia kadunpidon töitä, eli rakentamista, kunnossapitoa ja suunnittelua. Voidaan todeta, että kunnat tekevät suurelta osin itse kaikki perustyöt ja teettävät erikoisosaamista vaativat työt ulkopuolisilla urakoitsijoilla. Useat kunnat teettävät asfalttityöt ulkopuolisilla urakoitsijoilla, mutta joissain kunnissa tehdään niitäkin itse.

Kunnissa, joissa toimii vain tilaajaorganisaatio, ja katutuotanto on tavalla tai toisella ulkoistettu, keskitytään tietenkin tilaajan töihin, kuten urakoitsijan valvontaan sekä töiden tilaamiseen ja suunnitteluun. Joissain kunnissa omajohtoisiin töihin kuuluu talvikunnossapidon töitä, kuten aurausta, vaikka useissa kunnissa aurauksen suorittaa ulkopuolinen urakoitsija. Muut esille tulleet työt, joita kunnat tekevät omajohtoisesti, esitellään seuraavassa luettelossa:

- liikennemerkkien ja opasteiden pystyttämistä ja vanhojen poistamista
- katuvalotöitä
- romuajoneuvojen toimitusta toiseen kuntaan
- reunakivien asennusta ja valmistusta
- pysäköinnin tarkastusta ja suunnittelua.

Kunnat tilaavat kaikkia erityisosaamista tai erikoiskalustoa vaativia töitä ulkopuolisilta urakoitsijoilta. Myös perustöitä tilataan silloin, kun omat resurssit eivät riitä. Sellaiset kunnat, joissa toimii vain tilaajaorganisaatio, tilaavat tietenkin kaiken kunnossapidon ja rakentamisen ulkopuolisilta urakoitsijoilta. Tässä luettelo esille tulleista töistä, joita kunnat tilaavat ulkopuolisilta urakoitsijoilta (suluissa kuntien lukumäärä, mikäli useampi kuin yksi kunta on ilmoittanut tekevänsä samaa työtä):

- siltatyöt (4)
- päällystystyöt (4)
- katuvalohuolto (2)
- louhinta
- koko kunnossapito sisältäen talvi- ja kesäkunnossapidon (2)
- liikennevalojen huolto
- erikoissuunnittelu (esim. silta)
- ruoppaukset
- katujen rakennus (2)
- auraus (5)
- jätehuolto
- tiemerkinnot
- rakentamisen konepalveluita
- rakentamisessa isoja investointikohteita
- liikennejärjestelyt
- stabiloinnit
- kivityöt
- tavanomaisia infrarakentamisen töitä
- alueurakoita.

Rakennusvirastomallia käyttävät kunnat pitävät hyvänä asiana sitä, että kunnalla on käytössä ammattitaitoisia työntekijöitä, joihin voi luottaa. Ensisijaisesti pyritään työllistämään oma väki, ja ruuhkahuiput tasataan ostamalla työ ulkoa. Näin omille työntekijöille riittää varmasti töitä. Työt suoritetaan resurssien mukaan.

Kunnallista liikelaitosta käyttävissä kunnissa pidetään etuna töiden joustavaa ja nopeaa suoritusta. Voidaan tehdä myös hintavertailuja ulkopuolisiin urakoitsijoihin nähden.

Omaa tilaajaorganisaatiota ja ulkoistettua tuotantoa käyttävissä kunnissa on huomattu, että tästä toimintatavasta on saatu huomattavia taloudellisia säästöjä. Lisäksi tämä tapa on todettu myös joustavaksi. Kunnalle jää vain valvonta, jolloin aikaa jää muuhunkin ja voidaan kehittää omaa toimintaa. Kunnan ei tarvitse pitää kallista kalustoa, jolloin säästetään korjaus- ja investointikuluissa. Jossain kunnassa on todettu hyväksi käyttää vain yhtä urakoitsijaa kaikissa töissä useiden urakoitsijoiden sijaan.

Tilaaaja-tuottajamallia käyttävät kunnat pyrkivät työllistämään oman tuottajansa mahdollisimman hyvin. Ulkopuolisilta saa kuitenkin ostettua sellaista erikoisosaamista, jota ei kunnalta löydy. Tällä varmistetaan töiden toimitusvarmuus. Toiminta on joustavaa, ja saadaan paras tekijä ja toimija eri tilanteisiin. Ulkopuolisen urakoitsijan käyttäminen voi olla tehokkaampaa joissain tilanteissa. Tästä toimintatavasta on saatu kustannushyötyjä laadun suhteen. Eläköitymisten myötä saatetaan siirtyä enemmän ulkoistamiseen.

Useita kuntia haittaakin oman henkilöstön väheneminen eläköitymisten vuoksi. Toisaalta joissain kunnissa haluttaisiin vähentää väkeä, jotta olisi varaa kilpailuttaa enemmän urakoita ja saada hintavertailuja. Kun käytetään ulkopuolista urakoitsijaa, oman työnjohdon tulee hallita sekä omat että muiden työt.

Kunnissa, joissa on **tilaajaorganisaatio, ja tuottaja toimii itsenäisenä yhtiönä**, ei tämän mallin käytöstä ole vielä paljoa kokemusta. Tästä on koitunut ongelmia esimerkiksi kilpailutusasiakirjojen laadinnassa, mistä on koitunut laatuongelmia työnsuorituksessa. Kustannustietouden heikkous on ollut myös haittaava tekijä tässä mallissa.

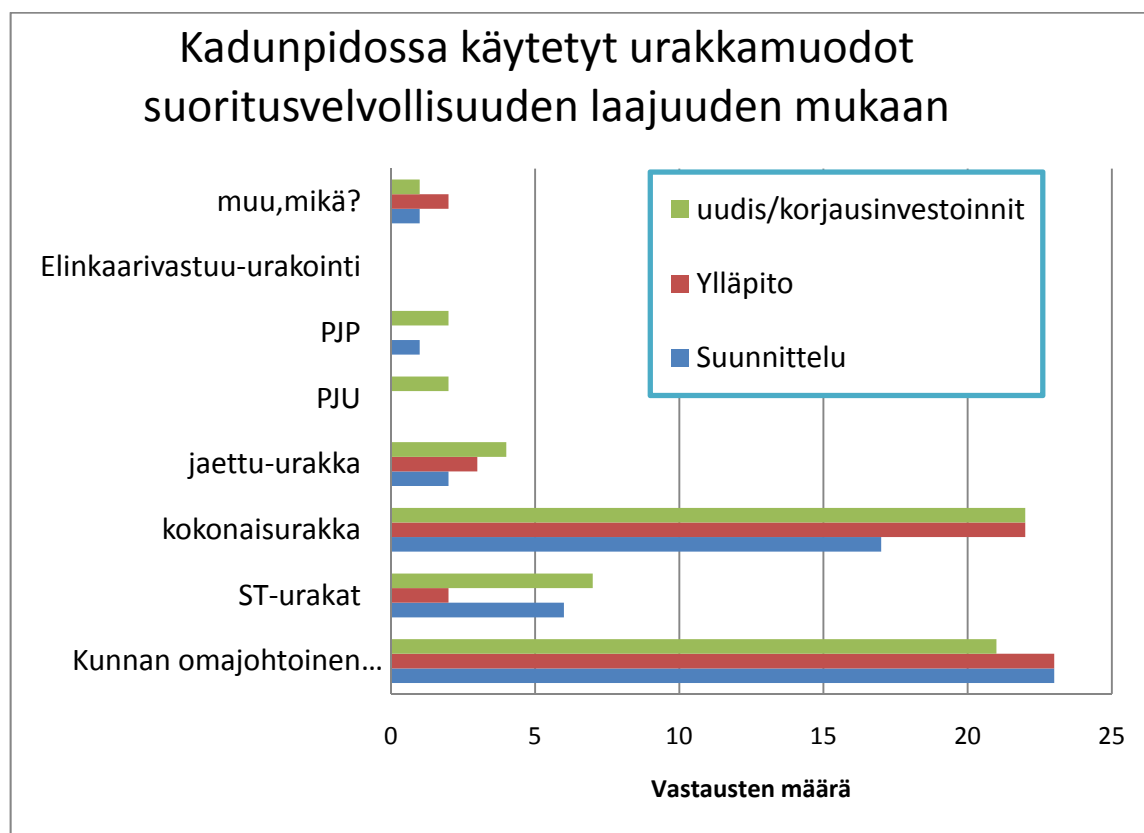
Kunnallista liikelaitosta käyttävien kuntien tilaajien resursseja sitoo huomattavasti enemmän, kun kilpailutetaan urakat ulkopuolisilla. Tässä mallissa tuotanto voi itse päättää, ovatko he tuottajana kalliita vai eivät, mikäli tilaaja tilaa töitä huonoilla suunnitelmilla. Sisäinen tilaaja-tuottajamalli teettää kaksinkertaisen työn, sillä ennen kuin työt päästään käynnistämään, joudutaan tekemään tilausprosessi. Omajohtoisessa työtavassa koko yksiköllä olisi yksi ja sama budjetti, eikä välissä tarvitsisi tehdä tilaamista. Voitaisiin vain antaa käsky työhön.

Kunnissa, joissa on **oma tilaajaorganisaatio ja ulkoistettu tuotanto**, tulee tilaajan olla hereillä ja aina askeleen edellä urakoitsijaa. Rakennusvirastomallia käyttävien kuntien päättäjät epäilevät tuottavuutta, kun työt tehdään suurelta osin itse.

4.5 Katutuotannossa käytetyt urakkamuodot

4.5.1 Suoritusvelvollisuuden laajuuden mukaan

Kuviosta 12 selviää, mitä urakkamuotoja käytetään kuntien katutuotannossa suoritusvelvollisuuden laajuuden mukaan jaoteltuna. Suunnitteluun vastasi 26 kuntaa, ylläpitoon 27 kuntaa ja uudis-/korjausinvestointeihin 25 kuntaa. Eri urakkamuotojen käytön laajuutta ei ole huomioitu tuloksissa. Kaikki vastaukset on huomioitu tuloksissa samanarvoisina.



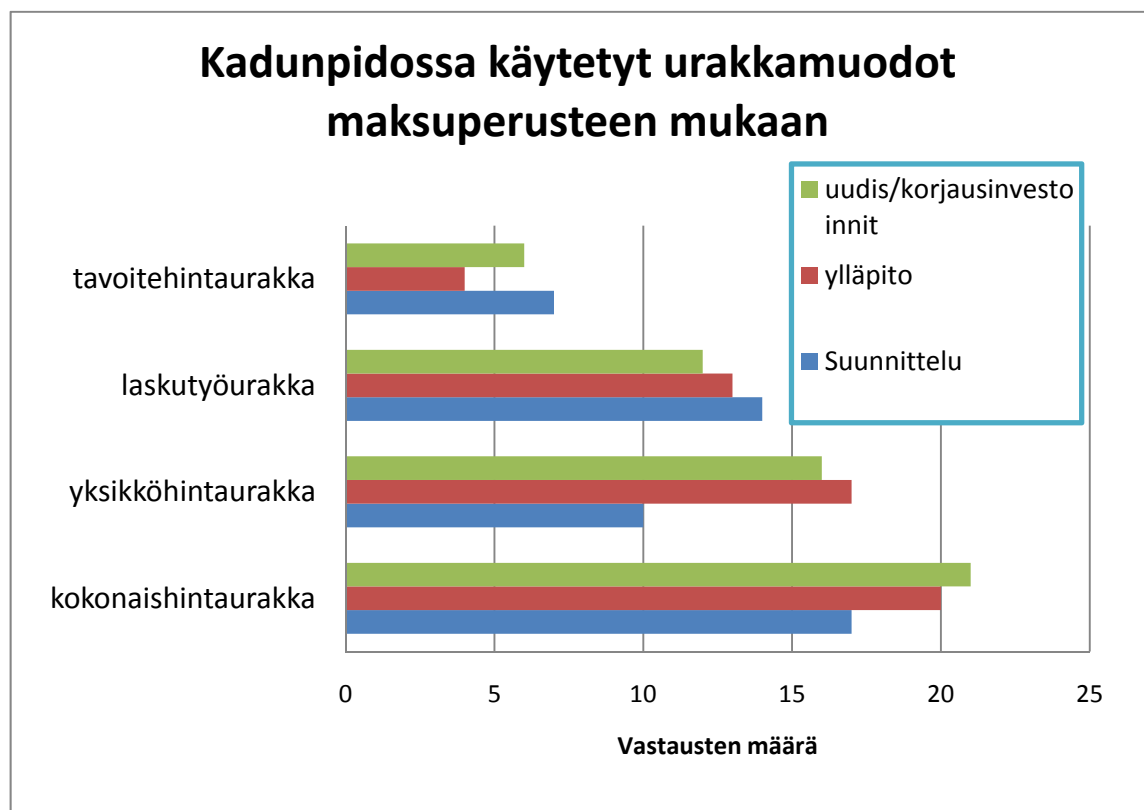
Kuvio 12: Kadunpidossa käytetyt urakkamuodot suoritusvelvollisuuden laajuuden mukaan jaoteltuna suunnittelun, ylläpidon ja uudis/korjausinvestointien osalta

Suunnittelun osalta käytetyimmät urakkamuodot suoritusvelvollisuuden laajuuden mukaan ovat kokonaisurakka ja kunnan omajohtoinen tuotanto. Myös ylläpidon ja uudis/korjausinvestointien osalta kokonaisurakka ja kunnan omajohtoinen tuotanto ovat käytetyimmät urakkamuodot. Eräs kunta vastasi käyttävänsä myös puitesopimuksia ylläpidossa ja uudis-/korjausinvestoinneissa. Eräs kunnista vastasi suunnittelun osalta ”muu, mikä”-kohtaan ”tilaajan suunnittelu”.

Kuntien käyttämillä toimintamalleilla ei ole vastausten perusteella suurta merkitystä siihen, mitä urakkamuotoja kyseisissä kunnissa käytetään. Ainoastaan uudis-/korjausinvestointien osalta ST-urakkaa vastasi käyttävänsä yksi rakennusvirastomallia käyttävä kunta seitsemästä kunnasta.

4.5.2 Maksuperusteen mukaan

Kuviosta 13 selviää, mitä urakkamuotoja käytetään kuntien katutuotannossa maksuperusteen mukaan jaoteltuna. Suunnitteluun vastasi 20 kuntaa, ylläpitoon 25 kuntaa ja uudis-/korjausinvestointeihin 22 kuntaa. Eri urakkamuotojen käytön laajuutta ei ole huomioitu tuloksissa. Kaikki vastaukset on huomioitu samanarvoisina.



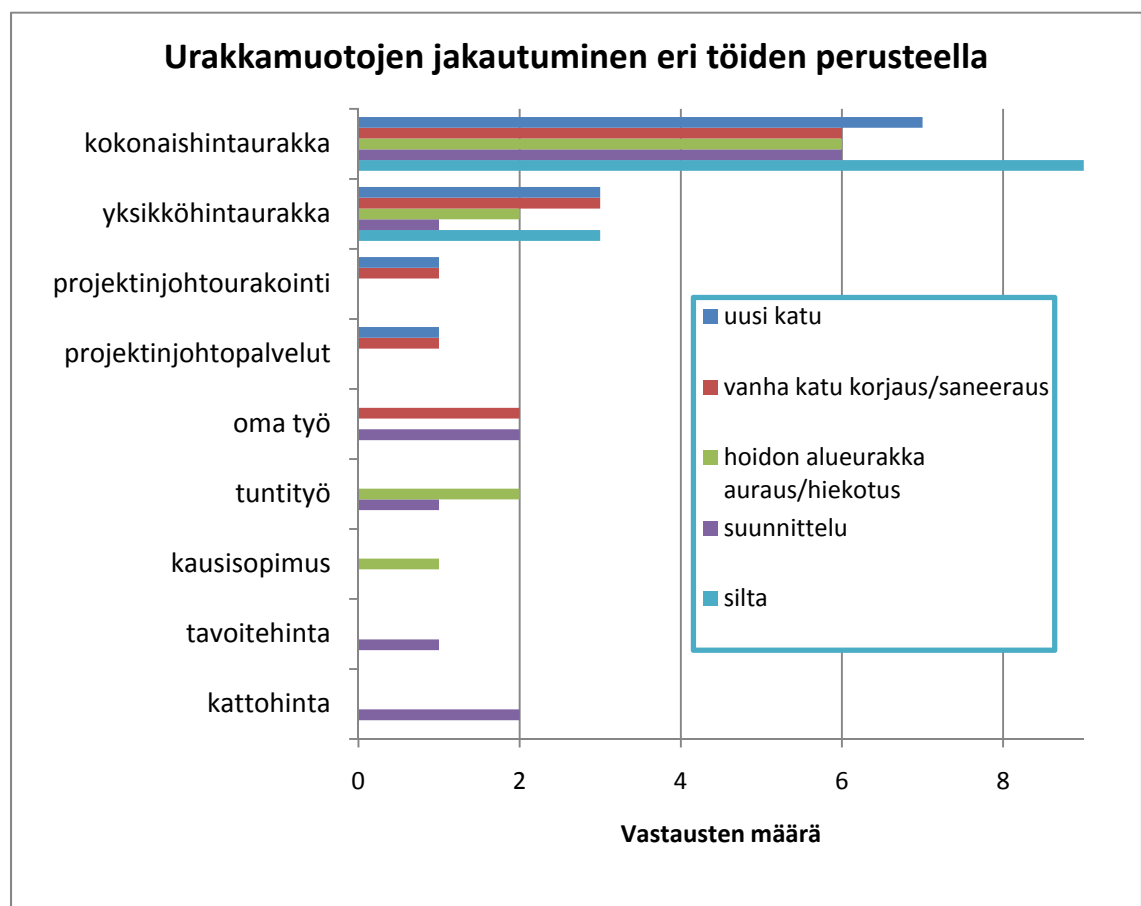
Kuvio 13: Kadunpidossa käytetyt urakkamuodot maksuperusteen mukaan jaoteltuna suunnittelun, ylläpidon ja uudis-/korjausinvestointien osalta

Suunnittelun osalta käytetyimmät urakkamuodot maksuperusteen mukaan ovat laskutyöurakka ja kokonaishintaurakka. Ylläpidon ja uudis-/korjausinvestointien osalta käytetyimmät urakkamuodot ovat kokonaishintaurakka ja yksikköhintaurakka.

Haastattelun tulokset:

Töiden urakkamuodot

Kuviosta 14 selviää, mitä eri urakkamuotoja eri töissä käytetään. Esimerkiksi uuden kadun rakentamisessa käytetään kokonaishintaurakkaa, yksikköhintaurakkaa, projektinjohtourakointia ja projektinjohtopalveluja. Kuviosta nähdään, että kokonaishintaurakka on selvästi suosituin urakkamuoto. Sitä käytetään jokaisessa työssä eniten. Yksikköhintaurakat ovat toiseksi suosituimpia. Muita urakkamuotoja käytetään vaihtelevasti. Suunnittelussa kokonaishintaisten töiden ohella käytetään melko paljon myös omaa työtä ja kattohintaa. Hoidon alueurakoissa käytetään kokonaishintaurakan ohella melko paljon myös yksikköhintaurakkaa ja tuntitöitä.

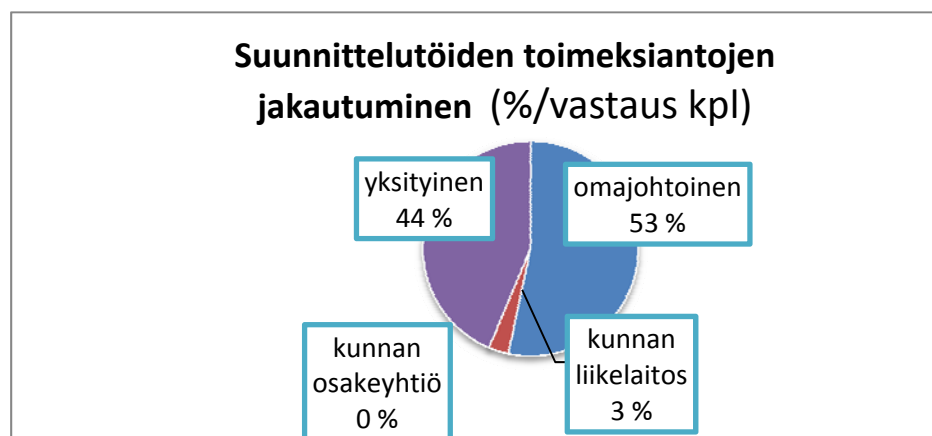


Kuvio 14: Kuntien käyttämien urakkamuotojen jakautuminen eri töiden perusteella, eli mitä urakkamuotoa missäkin työssä käytetään

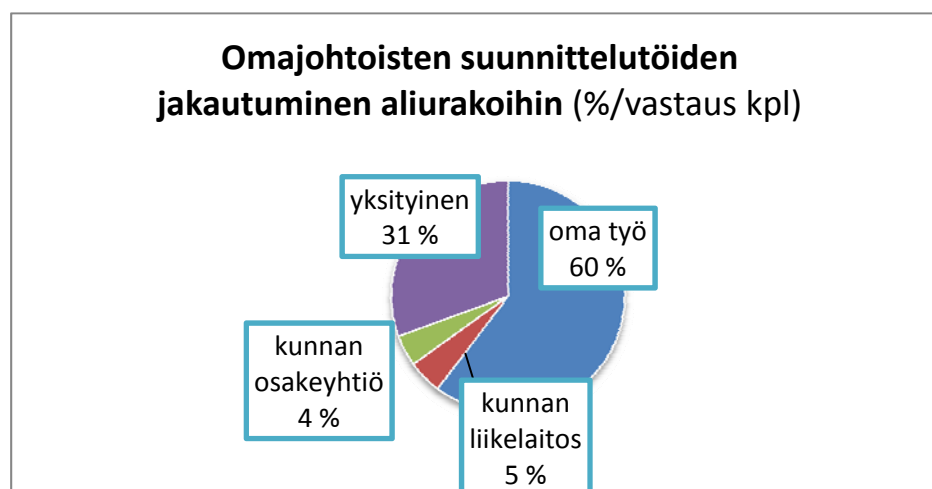
4.6 Kunnan katutuotannon töiden jakautuminen pääurakoitsijan/toimeksiantojen mukaan

4.6.1 Suunnittelutyöt

Kuviosta 15 selviää suunnittelutöiden toimeksiantojen jakautuminen vastausmäärien mukaan. Vastaukset saatiin 30 kunnalta. Tuloksissa kaikki vastaukset ovat samanarvoisia. Kuviosta 16 selviää, kuinka omajohtoiset suunnittelutyöt jakaantuvat alitoimeksiantoihin vastausmäärien mukaan. Vastaukset saatiin 23 kunnalta. Kunnista 3 ei vastannut, kuinka omajohtoiset työt jakautuvat.



Kuvio 15: Suunnittelutöiden toimeksiantojen jakautuminen vastausmäärien mukaan laskettuna

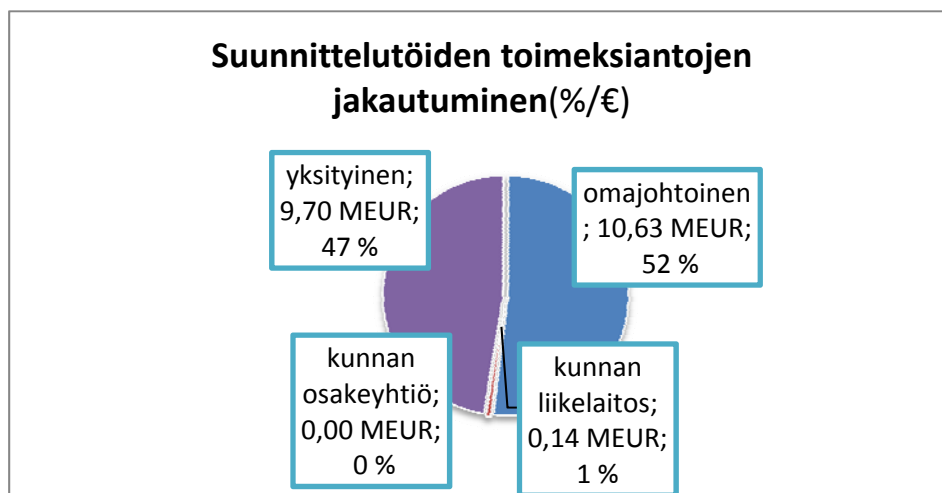


Kuvio 16: Kuvioista 15 omajohtoisten (53%) suunnittelutöiden jakautuminen alitoimeksiantoihin vastausmäärien mukaan laskettuna

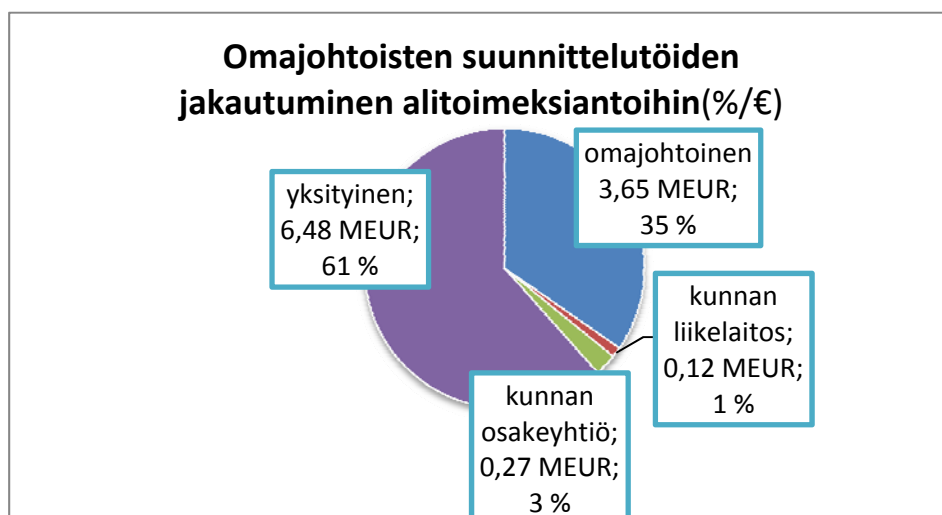
Omajohtoisten suunnittelutöiden osuus suunnittelutöiden toimeksiannoista on 53 %, yksityisten ollessa 44 %. Omajohtoista suunnittelutöistä yksityisten tekijöiden osuus on 31 %. Omana työnä omajohtoista töistä tehdään 60 %. Kunnan osakeyhtiö tekee 4 % ja liikelaitos 5 % omajohtoista suunnittelutöistä.

Kuviosta 17 nähdään suunnittelutöiden toimeksiantojen jakautuminen euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saantiin 28 kunnalta, suunnitteluun käytetyn euromäärän ollessa 20,47 milj.euroa. Kaikkien kuntien vastauksia ei voitu huomioida tuloksissa, koska vastaukset olivat puutteellisia.

Kuviosta 18 selviää, kuinka omajohtoiset suunnittelutyöt jakaantuvat alitoimeksiantoihin euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 22 kunnalta.



Kuvio 17: Suunnittelutöiden toimeksiantojen jakautuminen tekijöihin (%/€)



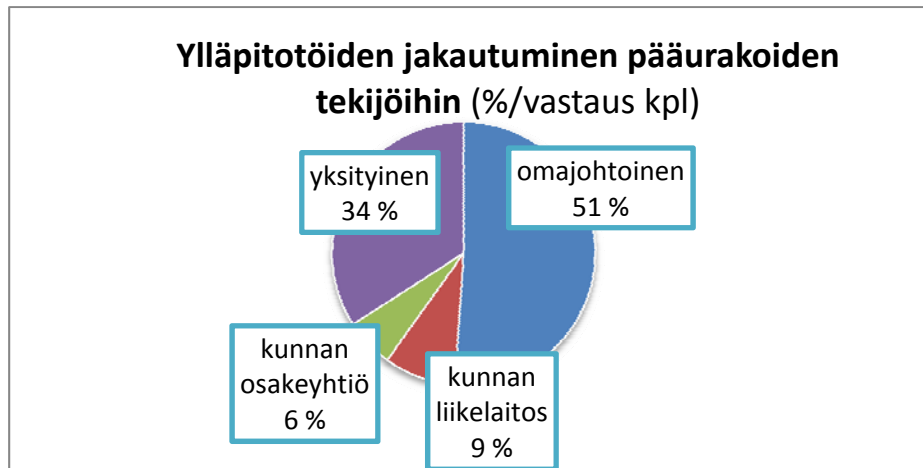
Kuvio 18: Kuvioista 17 omajohtoisten (52%) suunnittelutöiden jakautuminen alitoimeksiantoihin (%/€)

Suurin ero euromääräisesti suhteutettujen ja vastausmäärien mukaan jaoteltujen vastausten välillä on yksityisten osuuden kasvaminen. Toimeksiantojen jakautumisessa yksityisten osuus kasvaa 44:stä prosentista 47:n prosenttiin, kun siirrytään vastausmäärien mukaan jaotelluista euromääräisesti suhteutettuihin tuloksiin. Omajohtoisten suunnittelutöiden jakautumisessa alitoimeksiantoihin, yksityisten osuus kasvaa 31:stä prosentista 61:n prosenttiin, kun siirrytään vastausmäärien mukaan jaotelluista euromääräisesti suhteutettuihin tuloksiin.

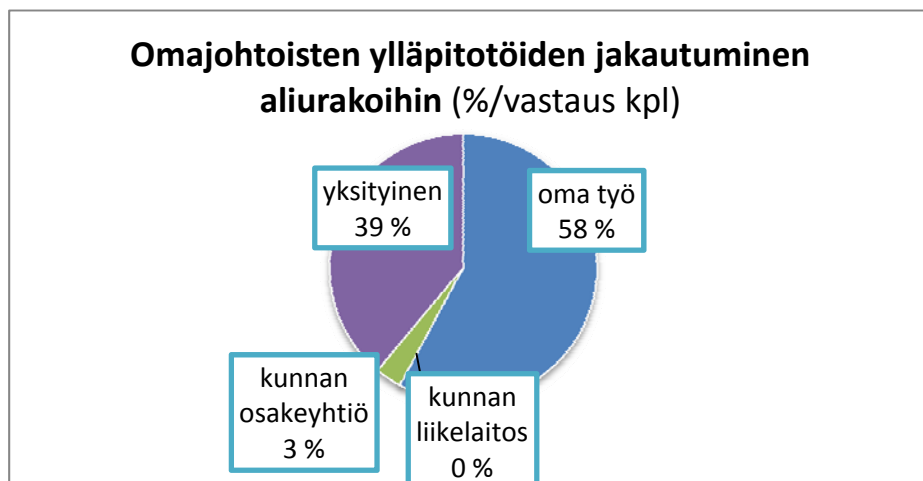
4.6.2 Ylläpitotyö

Kuvioista 19 nähdään ylläpitotöiden jakautuminen pääurakoiden tekijöihin. Vastaukset saatiin 31 kunnalta. Tuloksissa kaikki vastaukset ovat samanarvoisia.

Kuvioista 20 nähdään omajohtoisten ylläpitotöiden jakautuminen aliurakoihin. Vastaukset saatiin 22 kunnalta.



Kuvio 19: Ylläpitotöiden jakautuminen pääurakoiden tekijöihin vastausmäärien mukaan laskettuna

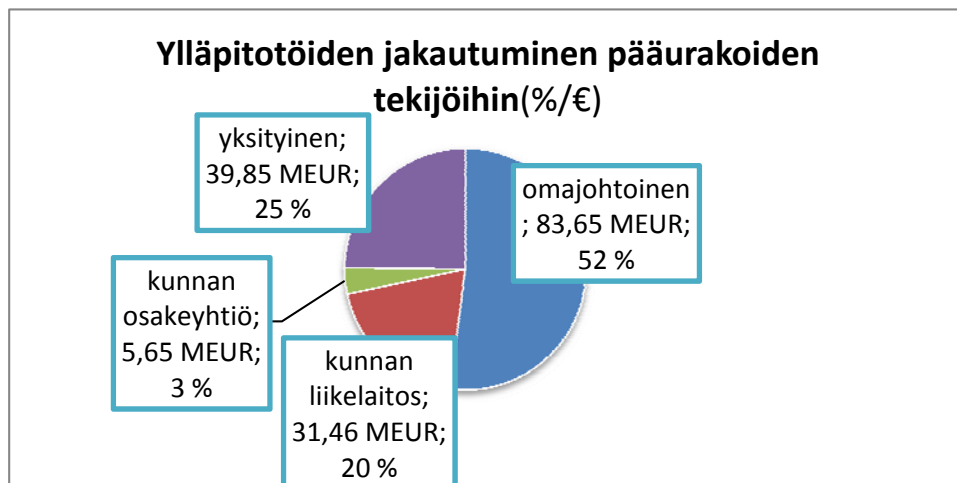


Kuvio 20: Kuvioista 19 omajohtoisten (51%) ylläpitotöiden jakautuminen aliurakoihin vastausmäärien mukaan laskettuna

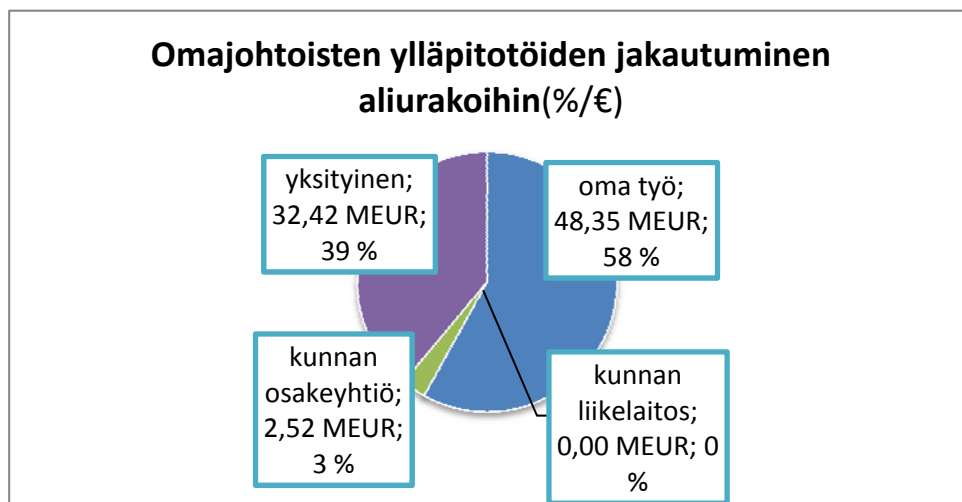
Ylläpitotöiden pääurakoista omajohtoisesti tehdään 51 %, yksityiset tekevät 34 %, kunnan osakeyhtiö 6 % ja liikelaitos 9 %. Omajohtoisista töistä oma työnä tehdään 58 %, yksityiset tekevät 39 % ja kunnan osakeyhtiö tekee 3 %.

Kuvioista 21 nähdään ylläpitotöiden jakautuminen pääurakoiden tekijöihin euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 29 kunnalta, ylläpitoon käytetyn summan ollessa 160,918 milj. euroa. Eräs kunta ei vastannut, kuinka 10 prosenttia ylläpitoon käytetyistä euroista jakaantuu.

Kuvioista 22 nähdään omajohtoisten ylläpitotöiden jakautuminen aliurakoihin euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 22 kunnalta.



Kuvio 21: Ylläpitotöiden jakautuminen pääurakoiden tekijöihin (%/€)



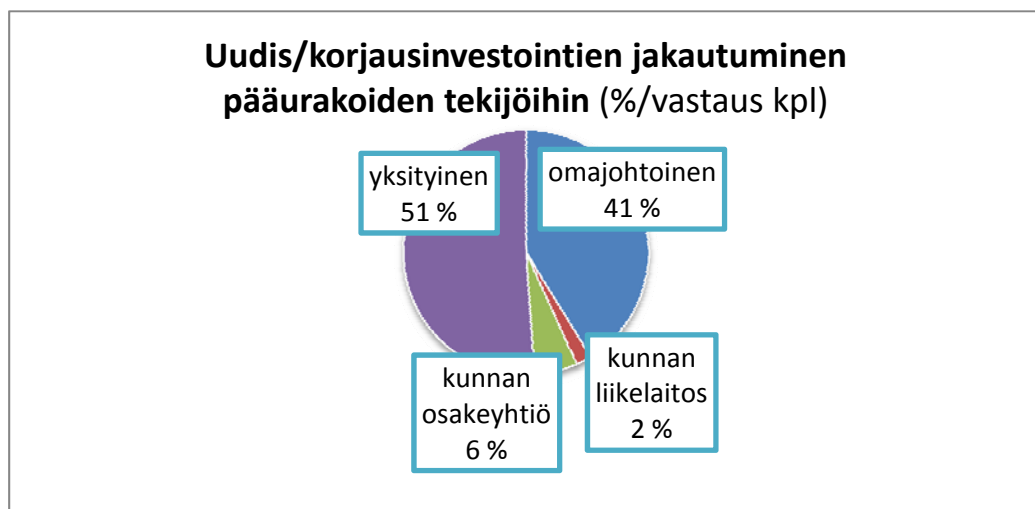
Kuvio 22: Kuvioista 21 omajohtoisten (52%) ylläpitotöiden jakautuminen aliurakoihin (%/€)

Suurin ero euromääräisesti suhteutettujen ja vastausmäärien mukaan jaoteltujen vastausten välillä on kunnan liikelaitoksen osuuden kasvaminen pääurakoiden tekijöinä kun siirrytään vastausmäärien mukaan jaotelluista euromääräisesti suhteutettuihin tuloksiin. Omajohtoisten pääurakoiden osuus pysyy jokseenkin samana. Ylläpitotöiden jakautuminen aliurakoihin on kummallakin analysointi tavalla samalla tapaa jakautunut.

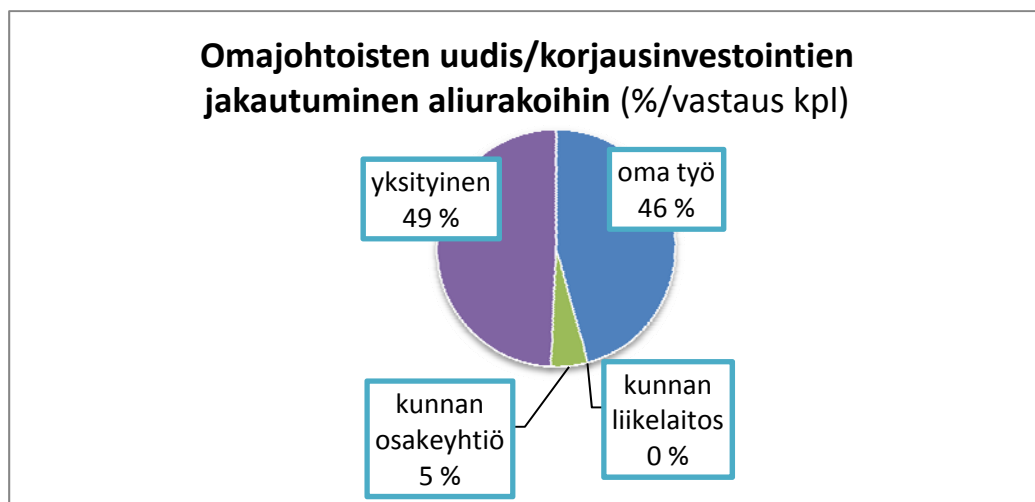
4.6.3 Uudis/korjausinvestoinnit

Kuvioista 23 nähdään uudis-/korjausinvestointien jakautuminen pääurakoiden tekijöihin. Vastaukset saatiin 30 kunnalta. Tuloksissa kaikki vastaukset ovat samanarvoisia.

Kuvioista 24 nähdään omajohtoisten uudis-/korjausinvestointien jakautuminen aliurakoihin. Vastaukset saatiin 20 kunnalta. Kaikkien kuntien vastauksia ei voitu huomioida tuloksissa, koska vastaukset olivat epämääräisiä.



Kuvio 23: Uudis/korjausinvestointien jakautuminen pääurakoiden tekijöihin vastausmäärien mukaan laskettuna



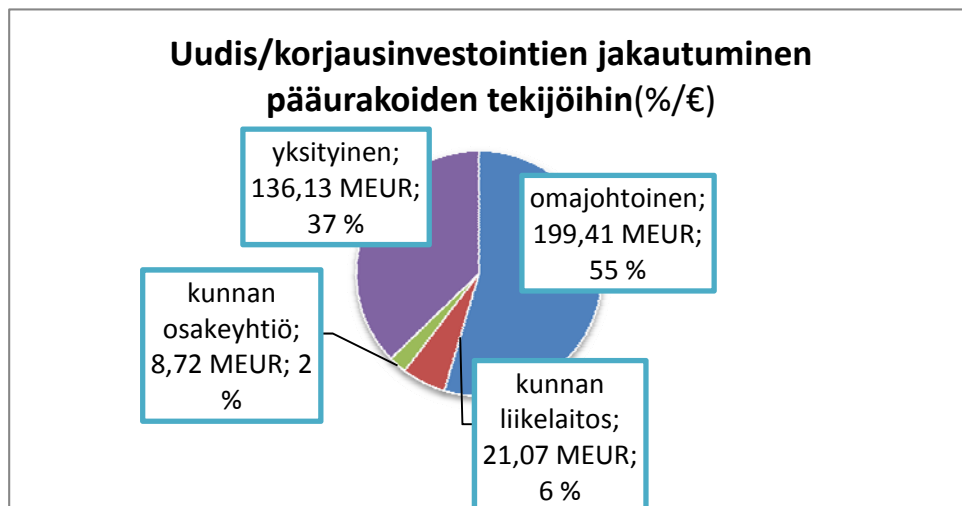
Kuvio 24: Kuvion 23 omajohtoisten (41%) uudis/korjausinvestointien jakautuminen aliurakoihin vastausmäärien mukaan laskettuna

Uudis/korjausinvestoinneista omajohtoisesti tehdään 41 %, yksityiset tekevät 51 % ja kunnan osakeyhtiö tekee 6 % ja liikelaitos 2 %.

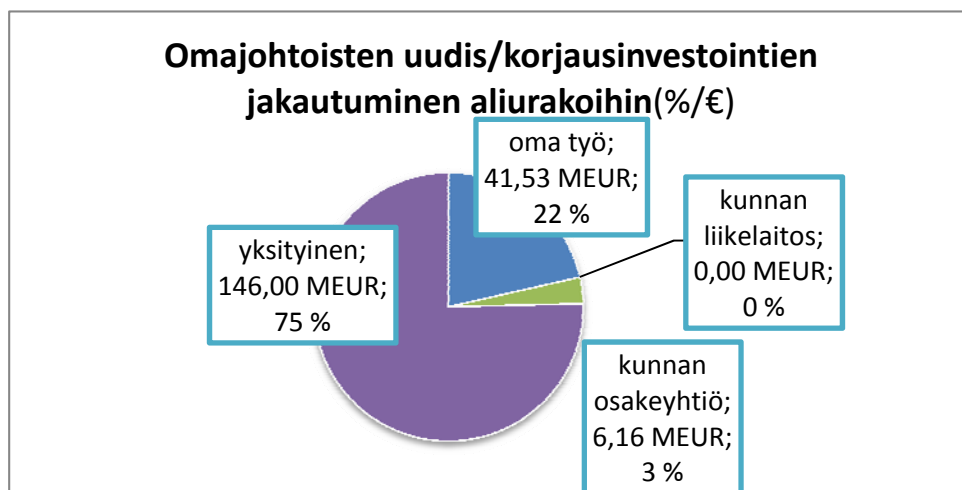
Omajohtoisista töistä omana työnä tehdään 46 % ja yksityiset tekevät 49 %. Kunnan osakeyhtiö tekee omajohtoisista töistä 5 %.

Kuvioista 25 nähdään uudis-/korjausinvestointien jakautuminen pääurakoiden tekijöihin euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 28 kunnalta, uudis-/korjausinvestointeihin käytetty summa oli 365,33 milj. euroa.

Kuviosta 26 nähdään omajohtoisten uudis/korjausinvestointien jakautuminen aliurakoihin euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 20 kunnalta. Kolme kuntaa ei vastannut, kuinka omajohtoiset työt jakaantuvat aliurakoihin.



Kuvio 25: Uudis/korjausinvestointien jakautuminen pääurakoiden tekijöihin (€/€)



Kuvio 26: Kuvioista 25 omajohtoisten (55%) uudis/korjausinvestointien jakautuminen aliurakoihin (€/€)

Suurin ero euromääräisesti suhteutettujen ja vastausmäärien mukaan jaoteltujen vastausten välillä on yksityisten osuuden väheneminen pääurakoiden tekijöiden jakautumisessa ja yksityisten osuuden kasvaminen 49 prosentista 75 prosenttiin omajohtoisten töiden jakautumisessa aliurakoihin.

Haastattelun tulokset:

Omajohtoisesti tehtyjen töiden jakaantuminen

Kunnat tekevät itse kaikkia töitä. Etenkin miestyö, asennukset (etenkin putkien) ja mahdollisuuksien mukaan konetyöt tehdään itse. Myös mittaukset, kesähoito ja asfalttien pohjatyöt nousivat esille. Kunnissa, joissa on pelkkä tilaajaorganisaatio, keskitytään tilaajan töihin, kuten rakennuttamiseen ja suunnitteluun.

Aliurakoina teetetään seuraavia töitä (suluissa kuntien lukumäärä, mikäli useampi kuin yksi kunta on ilmoittanut tekevänsä samaa työtä):

- päällystystyöt (3)
- katuvalojen asennus- ja sähkötyöt
- ajoratamaalaukset
- konetyöt, mikäli kunnalla ei ole omaa kalustoa, tai oma kalusto ei riitä (2)
- auraus
- jotkut kunnat teettävät aliurakoina lähes kaikkia töitä
- kiviaineksen ajo
- muottityöt
- raudoitukset
- murskaus
- kaidetyöt (2)
- reunakivien ja betonikivien asennus
- kivityöt
- varustamistyöt.

Tuntitöinä teetetään seuraavia töitä:

- louhintaa
- konetyötä, mikäli kunnalla ei ole omaa kalustoa tai oma kalusto ei riitä (5)
- kuorma-autoja (3)
- kunnossapitotöitä esimerkiksi aurausta.

Kunnat pitävät etuna sitä, että ei tarvitse pitää itsellään erikoisosaamista ja erikoiskalustoa, kun niitä voi tilata tarpeen mukaan ulkopuolisilta urakoitsijoilta. Ulkoa ostamalla saadaan myös tasattua kausivaihteluita, jolloin voidaan pitää itsellä minimimäärä työntekijöitä ja taata omien resurssien tehokas käyttö. Työresurssit voidaan mitoittaa oikeisiin tehtäviin. Tästä toimintatavasta saadaan säästöjä, mutta se auttaa myös pysymään aikataulussa ja saadaan työt tehdyksi.

Aliurakat lisäävät työn joustavuutta ja monesti on kustannustehokkaampaa ostaa työ aliurakkana kuin teettää omalla työvoimalla ylitöitä. Omajohtoisesti tehdyissä töissä on se hyvä puoli, että voidaan tehdä töitä kevyemmillä suunnitelmilla ja työ on joustavaa. Jossain tapauksissa päästään vähemmillä ennakkotutkimuksilla.

Pääasiassa kunnat eivät näe mitään haittaa siinä, että jotain töitä ostetaan ulkoa ja jotain tehdään itse. Ainakin on hyvä, että on mahdollisuus ostaa ulkoa, mikäli tarvetta ilmenee. Käytettäessä ulkopuolista työvoimaa on omalle työnjohdolle vaativaa hallita sekä omaa että alihankintaa ja tehdä näiden yhteensovitukset. Tämä vaatii työnjohdolta hyvää järjestelykykyä.

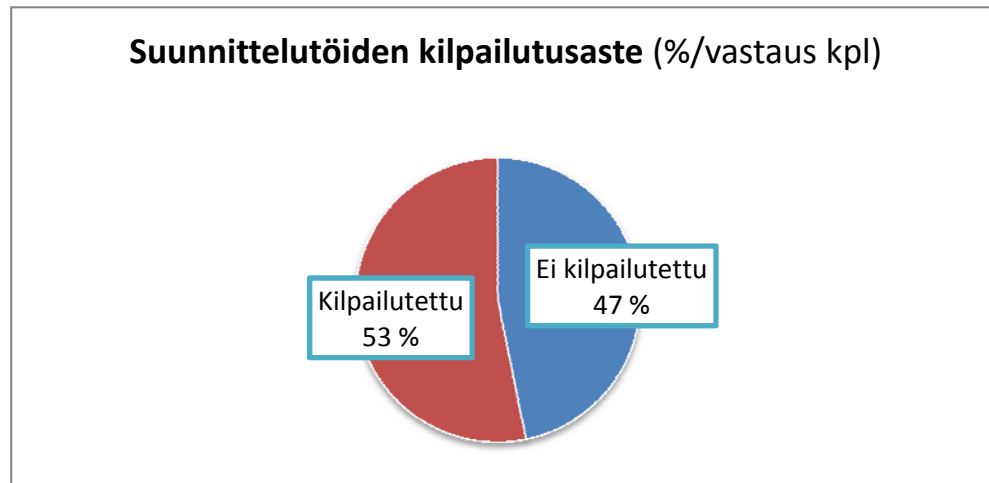
Erikoisosaamista voi olla joskus vaikeaa saada. Esimerkiksi louhintaurakoitsijoista on ollut pulaa. Mikäli tulee tarvetta huomauttaa jostain asiasta ulkopuolisille urakoitsijoille, siitä on aina tehtävä reklamaatio, mikä on hidasta ja aikaa vievää. Omille työntekijöille voi sanoa asiat kasvotusten.

4.7 Kunnan kadunpidon töiden kilpailutusaste

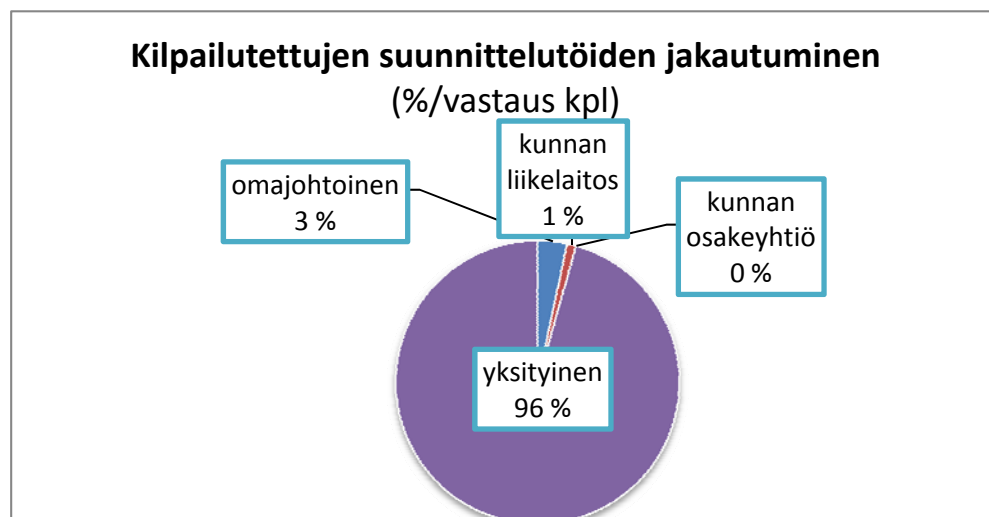
4.7.1 Suunnittelutyöt

Kuvioista 27 nähdään suunnittelutöiden kilpailutusaste. Vastaukset saatiin 29 kunnalta. Kaikki vastaukset ovat tuloksissa samanarvoisia.

Kuvioista 28 nähdään kilpailutettujen suunnittelutöiden jakautuminen. Vastaukset saatiin 24 kunnalta. Kaikki vastaukset ovat tuloksissa samanarvoisia.



Kuvio 27: Suunnittelutöiden kilpailutusaste vastausmäärien mukaan laskettuna



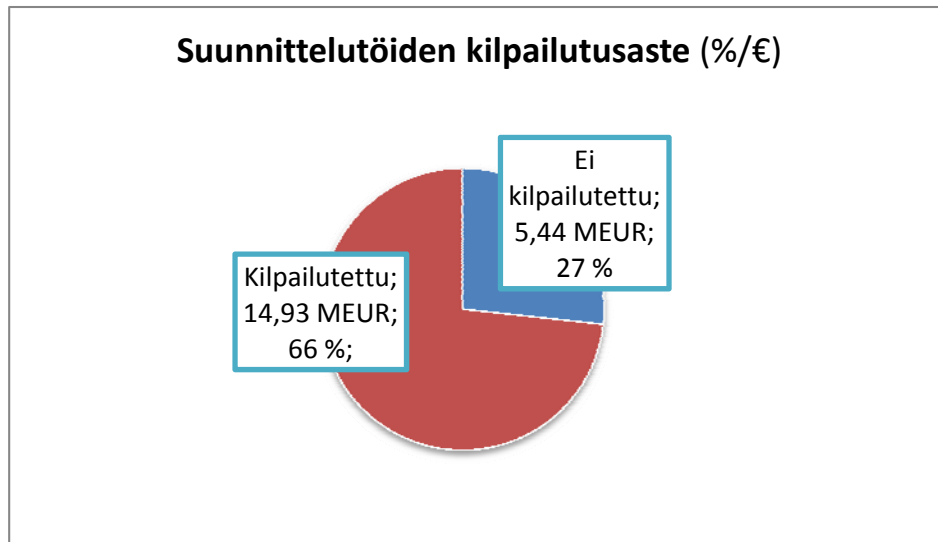
Kuvio 28: Kuvion 27 kilpailutettujen (53%) suunnittelutöiden jakautuminen vastausmäärien mukaan laskettuna

Suunnittelutöistä kilpailutettiin 53 %. Kilpailutetuista töistä yksityiset tekivät 96 % ja omajohtoisesti tehtiin 3 %. Kunnan liikelaitos teki 1 % kilpailutetuista töistä.

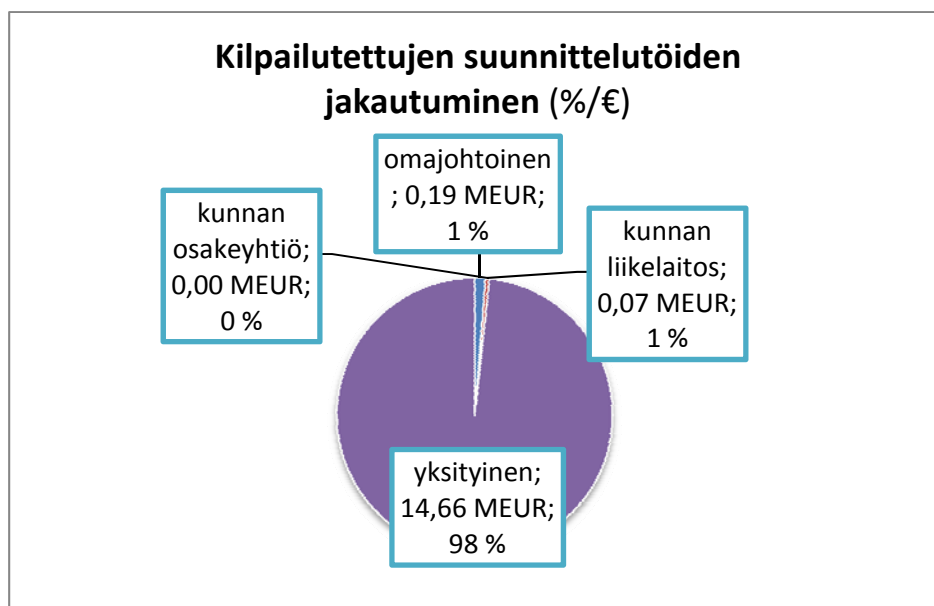
Vastanneista kunnista 5 vastasi kilpailutetuista töistä tehtäväksi joitakin osuuksia omajohtoisesti.

Kuvioista 29 nähdään suunnittelutöiden kilpailutusaste euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 27 kunnalta, suunnittelutöihin käytetty summa oli 20,37 milj. euroa.

Kuvioista 30 nähdään kilpailutettujen suunnittelutöiden jakautuminen euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 24 kunnalta.



Kuvio 29: Suunnittelutöiden kilpailutusaste (%/€)



Kuvio 30: Kuvion 29 kilpailutettujen (66%) suunnittelutöiden jakautuminen (%/€)

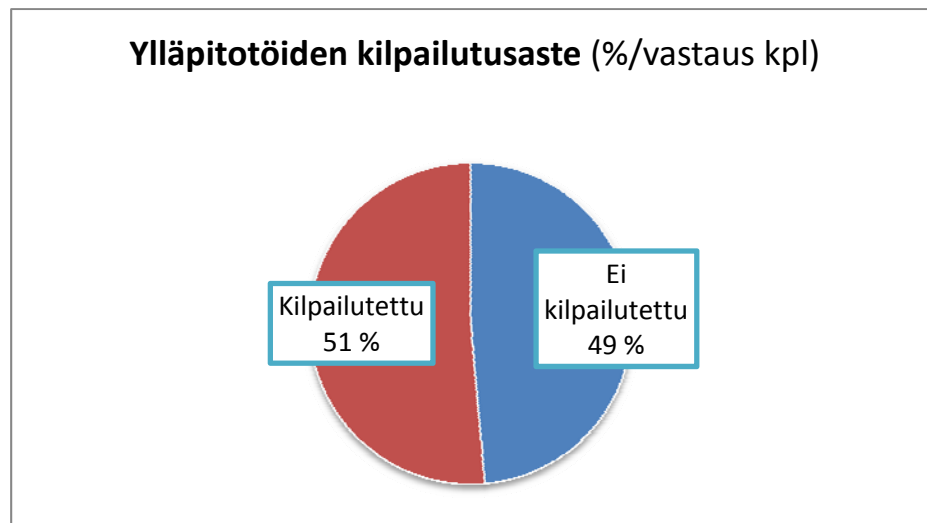
Suunnittelutöiden kilpailutuksen osuus kasvaa 53:sta 66:n prosenttiin siirryttäessä vastausmäärien pohjalta tehdystä vertailusta euromäärien pohjalta tehtyyn vertailuun.

Kilpailutettujen töiden jakautuminen tekijöihin on kummallakin vertailutavalla vertailtuna hyvin samanlainen.

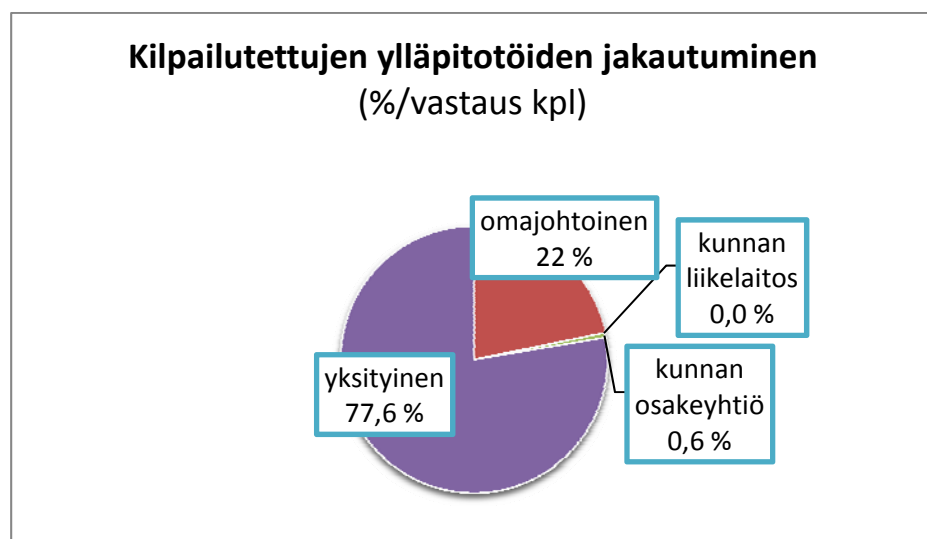
4.7.2 Ylläpitotyöt

Kuvioista 31 nähdään ylläpitotöiden kilpailutusaste. Vastaukset saatiin 31 kunnalta. Kaikki vastaukset ovat tuloksissa samanarvoisia.

Kuvioista 32 nähdään kilpailutettujen ylläpitotöiden jakautuminen. Vastaukset saatiin 28 kunnalta. Kaikki vastaukset ovat tuloksissa samanarvoisia.



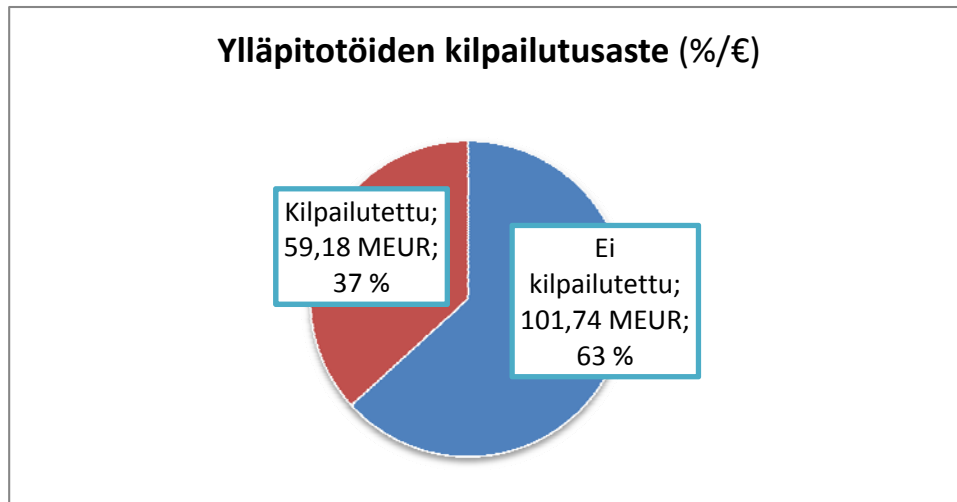
Kuvio 31: Ylläpitotöiden kilpailutusaste vastausmäärien mukaan laskettuna



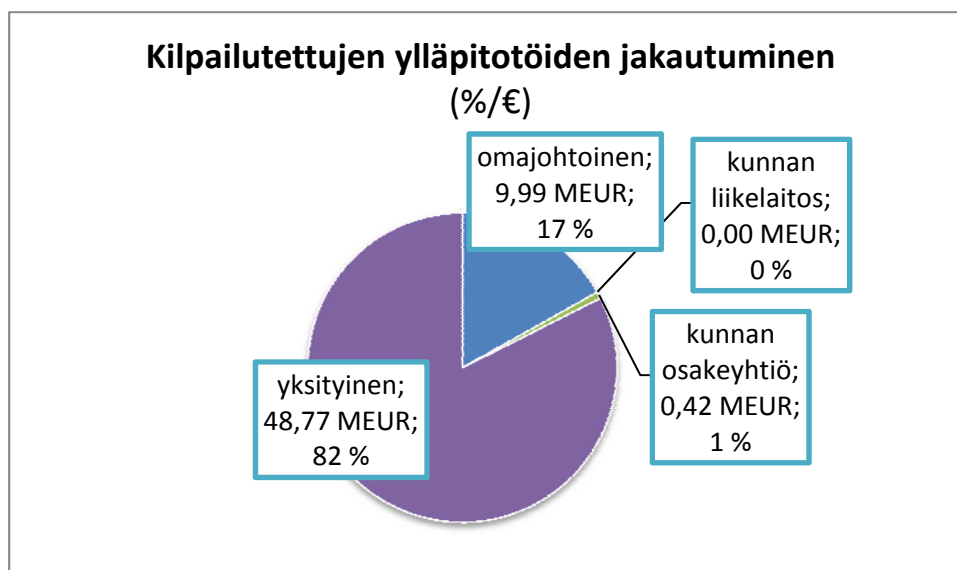
Kuvio 32: Kuvion 31 kilpailutettujen (51%) ylläpitotöiden jakautuminen vastausmäärien mukaan laskettuna

Kuvioista 33 nähdään ylläpitotöiden kilpailutusaste euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 29 kunnalta, ylläpitotöihin käytetty summa oli 160,918 milj. euroa.

Kuvioista 34 nähdään kilpailutettujen ylläpitotöiden jakautuminen euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 28 kunnalta.



Kuvio 33: Ylläpitotöiden kilpailutusaste (%/€)



Kuvio 34: Kuvion 33 kilpailutettujen (37%) ylläpitotöiden jakautuminen (%/€)

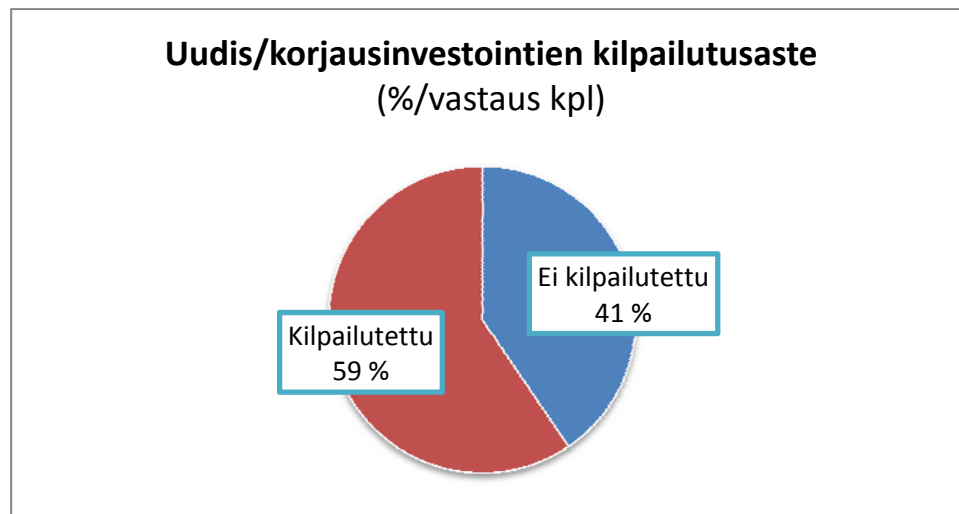
Vastausmäärien mukaan laskettuna ylläpitotöistä kilpailutetaan 51 prosenttia, euromääräisesti suhteutettuna vain 37 prosenttia. Euromääräisesti suhteutettuihin vastauksiin vaikuttaa joiden suurten kuntien ylläpitotöiden matala kilpailutusaste.

Kilpailutetuista ylläpitotöistä yksityiset tekevät noin 80 prosenttia kummankin analysointitavan mukaan. Kilpailutetuista töistä omajohtoisten töiden osuus on noin 20 prosenttia kummankin analysointitavan mukaan.

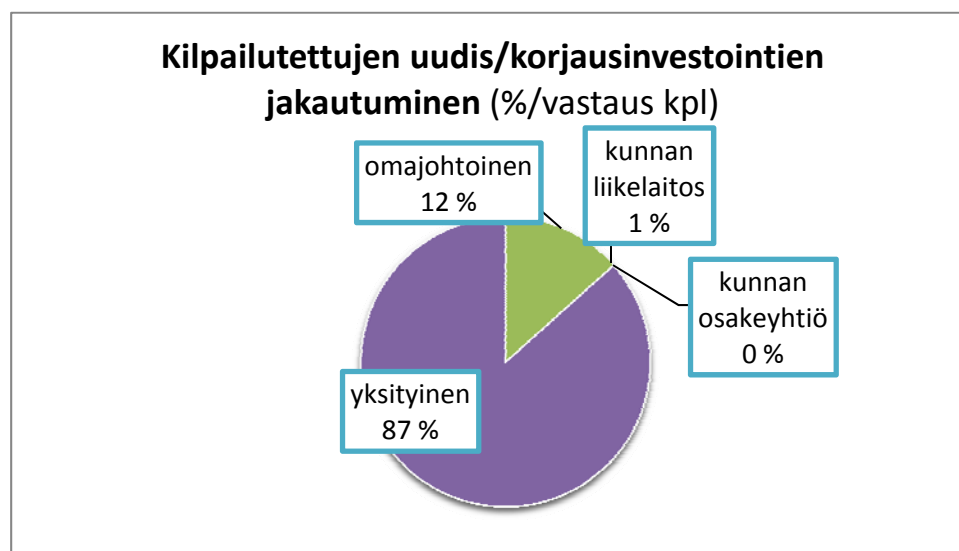
4.7.3 Uudis/korjausinvestoinnit

Kuvioista 35 nähdään uudis-/korjausinvestointien kilpailutusaste. Vastaukset saatiin 30 kunnalta. Kaikki vastaukset ovat tuloksissa samanarvoisia.

Kuvioista 36 nähdään kilpailutettujen uudis-/korjausinvestointien jakautuminen. Vastaukset saatiin 29 kunnalta. Kaikki vastaukset ovat tuloksissa samanarvoisia.



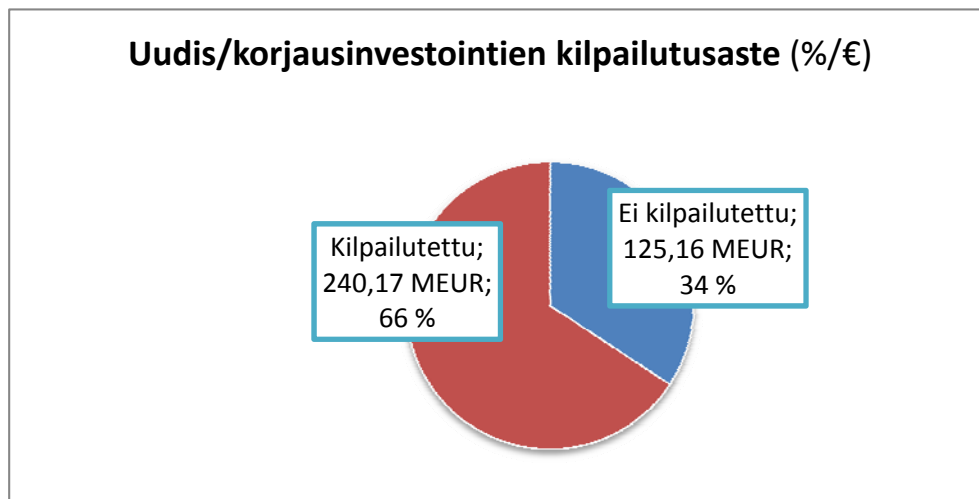
Kuvio 35: Uudis/korjausinvestointien kilpailutusaste vastausmäärien mukaan laskettuna



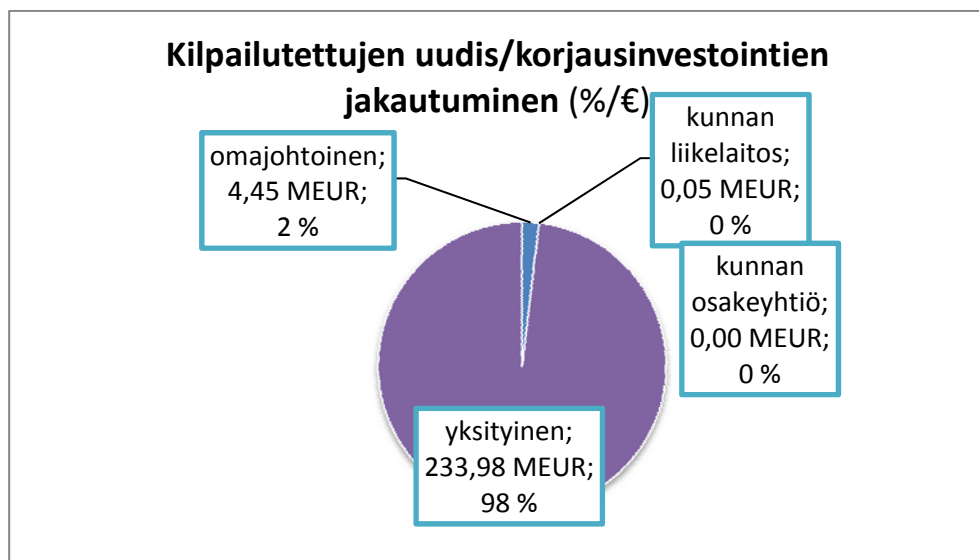
Kuvio 36: Kuvion 35 kilpailutettujen (60%) uudis/korjausinvestointien jakautuminen vastausmäärien mukaan laskettuna

Kuvioista 37 nähdään uudis/korjausinvestointien kilpailutusaste euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 28 kunnalta, uudis/korjausinvestointeihin käytettiin 365,33 milj. euroa.

Kuvioista 38 nähdään kilpailutettujen uudis/korjausinvestointien jakautuminen euromääräisesti suhteutettuna. Vastaukset saatiin 26 kunnalta. Eräs kunta ei vastannut, kuinka kilpailutetut työt jakaantuivat.



Kuvio 37: Uudis/korjausinvestointien kilpailutusaste (%/€)



Kuvio 38: Kuvion 37 kilpailutettujen (66%) uudis/korjausinvestointien jakautuminen (%/€)

Kilpailutettujen uudis/korjausinvestointien osuus on vastausmäärien mukaan laskettuna 60 prosenttia ja euromääräisesti suhteutettuna 66 prosenttia.

Vastausmäärien mukaan omajohtoisten töiden osuus kilpailutetuista töistä on 12 prosenttia, kun taas euromääräisesti suhteutettuna osuus on 2 prosenttia. Muutos johtuu siitä, että kuntien kadunpidon määrä kokonaisuudessaan ei ole kovinkaan suuri niiden kuntien osalta, jotka vastasivat kilpailutetuista töistä osan tehtävän omajohtoisina töinä.

Haastattelun tulokset:

Kilpailutuksen aste

Haastatteluun vastanneista kunnista yhdessä kunnassa liikelaitoksesta on tullut oma yhtiönsä kilpailemaan markkinoille muiden yritysten kanssa. Yhdessä kunnassa asiasta on ollut puhetta 80-luvulta lähtien ja epäillään sen puheeksi jäävänkin. Yhdessä kunnassa tämä asia on selvityksessä ja lopuissa joko ei ole liikelaitosta, tai liikelaitoksesta ei ole tulossa omaa yhtiötään kilpailemaan markkinoille muiden yritysten kanssa. Kilpailutuksen osuus tulee kuitenkin kasvamaan lähes kaikissa kunnissa, etenkin kun henkilöstön määrä vähenee eläköitymisten vuoksi.

Haastattelututkimuksen vastauksista voisi päätellä, että pienet kunnat kilpailuttavat urakoitaan vähemmän kuin isot kunnat. Pienet kunnat käyttävät perinteistä rakennusvirastomallia ja tekevät työt itse. Mitä suurempiin kuntiin mennään, sitä avoimempia kunnat ovat kilpailutusten suhteen. Yhdessä pienessä kunnassa, jonka asukasluku on alle 50 000, on siirrytty malliin, jossa kunta toimii tilaajana ja tuotanto on ulkoistettu. Pääasiassa alle 50 000 asukkaan kunnat käyttävät kuitenkin rakennusvirastomallia. Yli 60 000 asukkaan kunnissa kilpailutuksen osuus alkaa kasvaa.

4.8 Muut haastattelussa esille tulleet asiat

4.8.1 Tilaajajenkilöstö

Kuntien tilaajajenkilöstön määrä vaihtelee riittävästä ei riittävään. Eläköitymiset ovat olleet ongelmana. Kaikki haastatteluun vastanneet kunnat käyttävät ulkopuolista konsulttitoimistoa. Konsulttipalveluita käytetään seuraavissa töissä (suluissa kuntien lukumäärä, mikäli useampi kuin yksi kunta on ilmoittanut käyttävänsä konsulttipalveluita samassa työssä):

- suunnittelussa (6)
- suunnittelun teettämisessä (2)
- suunnittelun tarkastuksissa
- suunnittelun valvonnassa
- pienissä töissä
- siltatöissä (2)
- peruskorjauksissa
- kilpailutuksissa (teettäminen, tai valmistelu) (3)
- valvonnassa (3)
- satamarakentamisessa
- tarjouspyyntöasiakirjojen laadinnassa
- rakennuttamispalveluissa (5)
- palvelusopimuksissa (asiantuntijatyöt, mittaukset) (2)
- kehittämistehtävissä
- isoissa projekteissa (isot alueet)
- erikoisrakenteissa (2)
- yksityistieselvityksissä
- laatumittauksissa
- katujen kuntotutkimusselvityksissä
- turvallisuuskoordinaattori
- urakka-asiakirjojen laadinnassa.

4.8.2 Suunnittelu kuntien kadunpidon organisaatiossa

Lähes kaikilla kunnilla on omaa suunnittelua. Suunnittelun ulkoistettu osuus vaihtelee melko paljon (10 % -100 %). Ulkopuolisilla teetetään erikoissuunnittelua ja pieniä suunnitelmia. Mikäli valtaosa suunnittelusta on ulkoistettu, suunnitellaan itse pieniä ja täydentäviä suunnitelmia. Ulkoa voidaan ostaa sellaista erikoisosaamista, jota ei itseltä löydy, esimerkiksi tunneleiden ja siltojen suunnittelua. Ulkoa voidaan ostaa myös ne työt, joihin eivät resurssit itsellä riitä.

Omana työnä on helppoa teettää pieniäkin töitä nopeasti ja vaivattomasti. Jotkut kunnat teettävät omana työnä paljon selvitystä vaativat työt. Omilla suunnittelijoilla on valmiiksi tietoa omista töistä, joten heidän kanssaan toimiminen on helppoa ja nopeaa. Tällöin ei tarvita niin paljon lähtötietoja.

Ulkoa ostettu suunnittelu toimii myös oman toiminnan kehittäjänä, kun nähdään, miten muut toimivat ja voidaan omaksua parhaat käytännöt. Rahalla ohjaaminen on helpompaa kuin henkilöstön ohjaaminen. Ihmiset saadaan tekemään paremmin, kun ostetaan ulkopuolelta palveluja ja maksetaan suoritetusta työstä.

Mikäli suunnittelu on kokonaan ulkoistettu, sitä on perusteltu sillä, että jos olisi omaa suunnittelua, olisi aina joko ylikapasiteettia tai kapasiteettivajetta. Ulkoa voidaan ostaa juuri sen verran palveluja, kuin on tarvetta, eikä tarvitse miettiä, onko omilla suunnittelijoilla nyt tarpeeksi töitä tai mistä saataisiin lisää suunnittelijoita, kun ei resurssit riitä.

Ongelmana ulkopuolisilla suunnittelijoilla teetettäessä on se, että heille joudutaan selvittämään hyvin paljon lähtötietoja. Konsulttisuunnitteluun on ollut tyytymättömyyttä, sillä konsulteilla ei useinkaan ole tarvittavaa paikallistuntemusta ja heidän työtään joudutaan valvomaan hyvin paljon, mikä sitoo kunnan resursseja.

Isoja suunnittelutoimistoja käytettäessä yleiskustannukset saattavat nousta suhteettoman suuriksi etenkin pienissä hankkeissa. Ensin hanke kilpailutetaan, minkä jälkeen työ annetaan voittaneelle yritykselle tehtäväksi. Sekä kilpailuttamiseen että työn teettämiseen menee rahaa. Tämä toimintatapa saattaa tulla kalliiksi suhteessa koko urakan kokoon.

4.8.3 Kuntien kadunpidon organisaation henkilöstörakenne

Kuntien kadunpidon organisaatorakenne on selkeästi miesvaltainen, ja keski-ikä on valtaosassa kunnista yli viisikymmentä. Kahdessa haastatelluista kunnista mies- ja naisjakauma olivat melko tasan. Toisessa näistä kunnista oli varmuudella enemmän naisia kuin miehiä ja toisessa mahdollisesti.

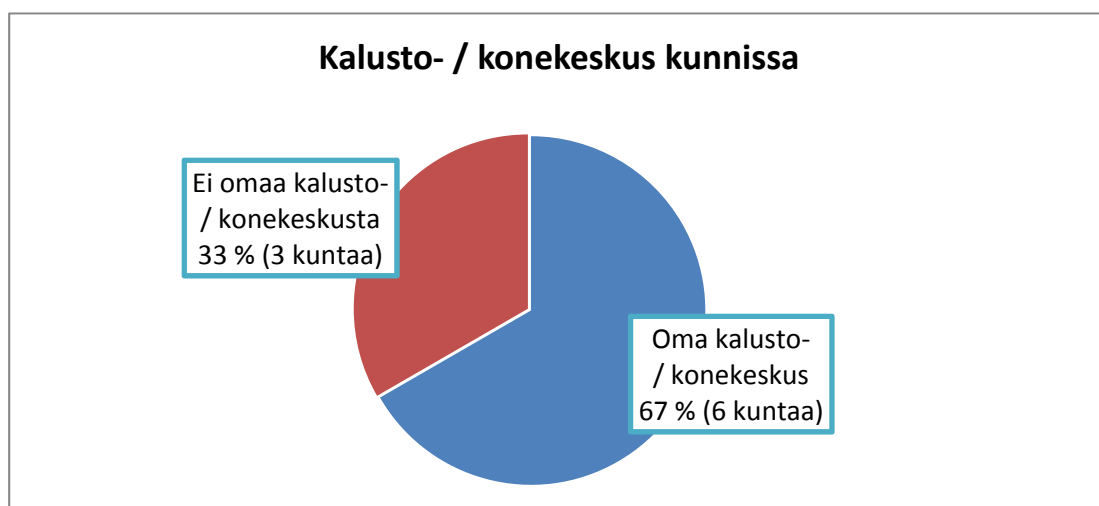
Kuntien kadunpidon organisaation jakautuminen toimihenkilöihin ja työntekijöihin vaihtelee suuresti jo senkin takia, että käytössä on eri organisaatiomalleja. Mikäli kunnalla ei ole muuta kuin tilaajaorganisaatio, todennäköisesti kaikki henkilöt ovat toimihenkilöitä. Jakauma toimihenkilöihin / työntekijöihin on esimerkiksi 35/115, 17/0,

47/27, 38/7 ja 75/294. Tästä huomataan, että joissain kunnissa toimihenkilöitä on vähemmän kuin työntekijöitä, mutta on kuntia, joissa tilanne on päinvastoin.

Suunnittelun henkilöstöjakauma poikkeaa koko kadunpidon organisaation henkilöstörakenteesta. Keski-ikänsä suunnittelijat ovat nuorempia kuin koko kadunpidon organisaation henkilöstö. Suunnittelijat ovat keski-ikänsä 35–50-vuotiaita. Naisia suunnittelijoista on keskimäärin viidesosa.

4.8.4 Kalusto- / konekeskus

Kuviosta 35 nähdään, että suurimmalla osalla haastatelluista kunnista on käytössään oma kalusto- / konekeskus.



Kuvio 39: Haastatelluista kunnista Oman kalusto- / konekeskuksen omaavat kunnat

Niillä kunnilla, joilla on oma kalusto- / konekeskus, on ollut se jo hyvin pitkään. Kalusto- / konekeskuksen perustamiseen johtaneita syitä on näin ollen mahdotonta sanoa. Useilla kunnilla se on jäänne perinteisen mallin organisaatiosta ja sen toimintaa on haluttu jatkaa myös nykyisessä organisaatiomallissa.

Joissain kunnissa kalusto- / konekeskus on otettu käyttöön kuntien yhdistymisten vuoksi. Joillain yhdistyvistä kunnista on ollut käytössään oma kalusto- / konekeskus ja sen toimintaa on haluttu jatkaa kuntaliitoksen jälkeen muodostuneessa kunnassa. Mikäli kalusto- / konekeskus on ollut usealla yhdistyvällä kunnalla, niistä on tehty yksi iso kalusto- / konekeskus.

Kunnat ovat pääasiassa tyytyväisiä siihen, että heillä on käytössään oma kalusto- / konekeskus. Oman kalusto- / konekeskuksen käyttö on kuntien mielestä taloudellisesti kannattavaa, ja jotkut kunnat ovat todistaneet sen tekemällä hintavertailuja. Konetöiden kustannustietous on lisääntynyt, sillä oman kaluston kustannusten kertymistä on helpompaa seurata. Kilpailijat eivät myöskään pääse ”vedättämään” hinnoilla, kun käytetään omaa kalustoa.

Koneet ovat jatkuvassa käytössä ja joissain kunnissa myös kunnan muut yksiköt voivat käyttää kalusto- / konekeskuksen koneita. Näin ollen toiminta on suunnitelmallisempaa ja koneet ovat siellä, missä niiden kuuluukin olla. Oman kalusto- / konekeskuksen käyttö tekee toiminnasta joustavampaa tiettyyn tasoon asti.

Hoito on keskitetty, jolloin voidaan palkata ammattilaiset tekemään työt. Kalusto- / konekeskus toimii keskitetysti, ja koneiden uusinnat on helppo toteuttaa. Erityisesti erikoiskaluston omistamista pidetään hyvänä asiana, sillä joillain seuduilla ei muualta sitä ole saatavilla. Omien koneiden olemassaoloa pidetään hyvänä asiana myös kriisivalmiutta ajatellen.

Esille nousi myös mielipiteitä siitä, ettei oman kalusto- / konekeskuksen pitämisestä olisi pääasiassa mitään hyötyä. Hyödyt, joita kalusto- / konekeskuksesta saadaan, jäävät minimaalisiksi ja painottuvat lähinnä kunnossapidon erikoiskaluston omistamiseen.

Ongelmaksi on koettu erityisesti kunnallinen päätöksenteko, sillä kalusto- / konekeskuksen kannattavuutta joudutaan seuraamaan tarkasti ja perustelemaan hyvin. Perusteluja joudutaan tekemään jopa konekohtaisesti. Onko juuri tämän koneen pitäminen taloudellisesti kannattavaa? Onko juuri tämän koneen korjaaminen, tai uusiminen kannattavaa? Vaikka olisi tarvetta uudelle kalustolle, saatetaan joutua selviytymään sillä mitä on.

Vaikka edellä jotkut kunnat olivat sitä mieltä, että koneet ovat aina siellä, missä niiden pitääkin olla, ovat jotkut kunnat kuitenkin sitä mieltä, että usein koneet ovat työllistettyinä väärässä paikassa. Kun on oma kalusto- / konekeskus, niin ei helposti oteta vierasta kalustoa akuutteihinkaan töihin, vaan yritetään selviytyä sillä, mitä on omasta takaa. Tämän vuoksi jotkut työt saattavat venyä, kun odotetaan kaluston vapautumista edellisestä paikasta.

Mikäli kalusto- / konekeskuksen koneet ovat vain omassa käytössä, ne tulevat helposti kalliiksi, sillä niiden käyttöaste jää tuolloin vain kahdeksaan tuntiin päivässä. Tällainen

toiminta on melko tehotonta, sillä koneisiin investoidaan suuria summia, mutta valtaosan vuorokaudesta ne eivät ole tuottavassa toiminnassa.

Jotkut kunnat eivät näe mitään ongelmaa oman kalusto- / konekeskuksen pitämisessä, vaan kokevat sen pelkästään hyväksi asiaksi. Toisaalta joidenkin kuntien mielestä konekeskuksen pitäminen ei ole lainkaan mielekäästä ja aiheuttaa vain kustannuksia. Tilinpäätösvaiheessa on kohdattu kirjanpidollisia ongelmia.

Kunnat huoltavat ja korjaavat kalustonsa pääasiassa itse. Ulkopuolisilla teetetään sellaisia töitä, joihin itsellä eivät resurssit riitä.

4.8.5 Kunnan oman katutuotannon tekemät työt kunnan ulkopuolisille

Useat kunnat tekevät vähän töitä yrityksille, mutta jotkut kunnat eivät tee mitään. Seuraavia töitä tuli esille kysyttäessä, mitä töitä kunnan oma katutuotanto tekee kunnan ulkopuolisille yrityksille (suluissa kuntien lukumäärä, mikäli useampi kuin yksi kunta on ilmoittanut tekevänsä samaa työtä):

- suunnittelua
- rakentamista, esimerkiksi katu- ja ympäristörakentamista (4)
- päivittäishuoltoa
- pihojen ja jalkakäytävien puhtaanapitoa ja hoitoa (3)
- pieniä palveluja, esimerkiksi liikennejärjestelyjä, hiekanpoistoa ja muita kunnossapidon palvelutöitä (2)
- pölynsidontaa
- reunakivien madalluksia
- vesijohtoliitoksia
- asfaltointia
- reunakivien asennusta
- viherkunnossapitoa
- liikennemerkkien vuokrausta
- puiden hoitotöitä ym. arboristien töitä (kuntotutkimukset ja karsinnat)
- pihoja.

Kunnat tekevät melko vähän töitä yksityisille, pääasiassa pieniä töitä. Jotkut kunnat eivät tee yksityisille mitään töitä. Seuraavia töitä tuli esille kysyttäessä, mitä töitä kunnan oma katutuotanto tekee yksityisille:

- yksityisteiden hoito
- kiinteistöille jalkakäytävien puhtaanapitoa ja hoitoa (3)
- vihertöitä (3)
- pysäköintialueita
- pieniä palveluja, esimerkiksi liikennejärjestelyjä, hiekanpoistoa ja muita kunnosapidon palvelutöitä
- aurausta (3)
- pölynsidontaa
- reunakivien madalluksia
- vesijohtoliitoksia
- tiekarhun vuokrausta tienhoitokunnille
- rakentamista (2)
- pihoja
- asfaltointia
- reunakivien asennusta
- liikennemerkkien vuokrausta
- puiden hoitotöitä ym. arboristien töitä (kuntotutkimukset ja karsinnat).

Naapurikunnille on useissa kunnissa mahdollista tehdä töitä, mutta niitä ei kuitenkaan ole paljon tehty. Jossain kunnassa puistopuoli on tehnyt koulun pihan ja joku kunta on tarvittaessa antanut tiehöyläänsä naapurikunnan käyttöön. Jossain kunnassa tehdään liikennevalotöitä, pieniä rakennusurakoita kuntarajalla ja asfalttistöitä. Myös rakentamista ja hoitoa on tehty vähäisessä määrässä. Jossain kunnassa valtiolle on tehty päällystetöitä, liikennevalotöitä, sekä katu- ja tieverkon yhdistäviä rampeja.

Valtiolle ei pääasiassa tehdä töitä, mutta valtion kanssa tehdään niin sanottuja alueen vaihtoja. Tämä tarkoittaa sitä, että aurausta ei lopeteta kunnan rajalle, vaan siihen, mihin se on mielekästä lopettaa. Joissain kunnissa on tehty valtiolle joitain minimaalisia 1-2 vuoden mittaisia töitä sekä yhteishankkeita Liikenneviraston kanssa.

Kunnat saavat pääasiassa tehdä töitä oman kunnan alueen ulkopuolelle, mutta käytännössä töitä ei ole tehty. Joissain kunnissa on pyritty tekemään yhteistyötä. Joissain kunnissa tämä toiminta on kuitenkin kiellettyä, sillä tuotanto ei tee arvonlisäverollista työtä.

Kunnan liikelaitokset saavat periaatteessa tehdä mitä töitä vain haluavat. Käytännössä ne tekevät kuitenkin yleensä kuntatilaajan teettämiä töitä. Joissain kunnissa liikelaitokselle on määrätty tietty tehtäväkenttä, niin että se ei saa tehdä muita töitä. Tämä pätee silloin, kun liikelaitoksella ei ole yrityksen omaa organisaatiota, jolla voisi kehittää ja laajentaa toimintaansa.

Kunnilla ei varsinaisesti ole materiaalin myyntiä ulkopuolisille. Useissa kunnissa on kuitenkin yksi tai kaksi tuotetta, joita voidaan myydä pieniä määriä. Seuraavia materiaaleja nousi esille kysyttäessä, onko kunnalla materiaalin myyntiä ulkopuolisille:

- kuorittua pintamultaa
- humusta
- kilpipajalla lisäkilpiä
- jonkin yksittäisen tavaran myyntiä, kun ei muualta saa
- soralajitteita
- kaatopaikkatoimintaa
- ylijäämämaita
- reunakiviä
- raakasoraa kuljetusyrityksille jalostettavaksi.

4.8.6 Kuntien hankkimat materiaalit

Tampereen kehyskunnat käyttävät yhteistä hankintatoimistoa, KuHa:a. KuHa kilpailuttaa materiaalit ja velvoittaa käyttämään tiettyä paikkaa 2-3 vuotta. Myös muualla on käytetty vuosihankintojen kilpailutusta ja on velvoitettu käyttämään kisan voittaneita materiaalin toimittajia. Muuten kunnat velvoittavat käyttämään hankkimiaan materiaaleja melko vähän. Alla on luettelo materiaaleista, joita joissain kunnissa velvoitetaan käyttämään (suluissa kuntien lukumäärä, mikäli useampi kuin yksi kunta on ilmoittanut velvoittavansa käyttämään samaa materiaalia):

- pieniä määriä multaa vihertöissä
- kiviaineksia (2)
- päällysteitä
- muoviputkia (2)
- luonnonreunakiviä.
- oma sorakuoppa
- betoni- ja tiilimurskaa
- katuvalaistustöissä, kivitöissä ja kiviasennustöissä
- kadun kalusteita ja varusteita
- poikkeavia kiveysmateriaaleja.

4.8.7 Kuntien tilaamat alueurakat

Mikäli kunta tilaa omalta liikelaitokseltaan alueurakoita, saattavat ne olla vain vuoden mittaisia. Muussa tapauksessa kuntien tilaamat alueurakat vaihtelevat kahdesta kuuteen vuoteen. Optioita on ollut käytössä, mutta niitä ei suosita. Optiot vaihtelevat vuodesta viiteen vuoteen.

Alueurakat tulevat olemaan suunnilleen samanmittaisia jatkossakin, mutta kuuden vuoden mittaisista alueurakoista luovutaan. Jossain on ollut sellaisia ongelmia, että alueurakoista ei ole saatu tarjouksia, sillä pienet alueet eivät houkuttele isoja yrityksiä ja pienet yritykset eivät halua sitoutua. Urakoitsijat tekevät mieluummin tuntitöitä.

4.8.8 Alueurakoiden tarjoukset

Kunnat ovat saaneet alueurakoista tarjouksia kolmesta kymmeneen kappaletta riippuen urakan koosta. Isoista urakoista tulee enemmän tarjouksia kuin pienistä. On huomattu, että suuruudeltaan yli 1 milj. €/vuosi olevista urakoista tulee parhaiten tarjouksia. Joissain kunnissa ongelmana on, ettei löydy urakoitsijoita, jotka haluaisivat tarjota.

Joissain kunnissa prosentuaalinen hintaero ensimmäiseksi ja toiseksi tulleiden välillä on hyvin pieni, vain muutaman prosentin verran, esimerkiksi 2,4 %. Joissain kunnissa eroa on ollut alle kymmenestä prosentista kahteenkymmeneenviiteen prosenttiin. Joissain taas ero on ollut huima, jopa 50 % - 100 %. Suuri hintaero selittyy joissain tapauksissa sillä, että paikalliset yritykset arkailevat tarjota.

Suurimmassa osassa kunnista tarjouskisarit eivät ole kokonaisuudessaan olleet kovin kireitä. Tämä on tapauskohtaista. Joissain kunnissa on kuitenkin huomattu, että kisan kireys voidaan karkeasti jakaa kahtia. Kisa on kireä silloin, kun saadaan paljon tarjouksia, mutta kisa ei ole kireä, kun saadaan vähän tarjouksia.

4.8.9 Valitukset markkinaoikeuteen

Yli puolessa haastatelluista kunnista on tehty kilpailutuksista valituksia markkinaoikeuteen. Valituksia on tehty kuitenkin hyvin vähän, vain yksi tai kaksi per kunta. Valitusten lopputulos on vaihdellut. Joissain tapauksissa kunta on voittanut, joissain hävinnyt. Joissain kunnissa tapauksia oli vielä haastatteluhetkellä auki. Pääasiassa kuntia kohtaan tehdyt valitukset on kuitenkin hylätty. Kuntien kilpailutuksista on valitettu myös hallinto-oikeuteen.

Aiheita, joista on tehty valituksia markkinaoikeuteen:

- jätehuollon kuljetusurakasta
- palveluliikenteen hoidosta
- kuljetus- ja konepalveluiden hankinnasta
- päällystystöistä
- tarjous hylätty
- tyytymättömyys urakoitsijan valintaan
- kilpailutus
- ylläpitoon hankitusta GPS-seurantajärjestelmästä.

4.8.10 Asfalttikartelli

Suurin osa kunnista on mukana asfalttikartellikanteessa. Kunnilla ei juuri ole sanottavaa asfalttikartelliasiaan, paitsi todeta, että kartelli on selvästi ollut olemassa. Selvää on myös, että kartellia ei enää ole.

4.8.11 Sääpalvelu

Sääpalvelu hoidetaan pääasiassa siten, että kuntien esimiehet päivystävät säätilaa ja antavat työmääräyksen auraamiseen / hiekoittamiseen. Mikäli kunnalla on pelkkä tilaaja-organisaatio, urakoitsija hoitaa itsenäisesti päivystyksen ja aurauksen, jolloin kunnan vastuulle jää työn valvonta. Näin menetellään myös muissa organisaatiomalleissa, mikäli auraus on päätetty ulkoistaa. Joissain kunnissa saatetaan päivystys hoitaa itse ja antaa työmääräys sekä omille että ulkopuolisille työntekijöille.

Joissain kunnissa käytetään myös vartiotoimistoa, josta annetaan hälytys päivystävälle tiemestarille. Tiemestari arvioi sään ja antaa työmääräyksen aurukselle, mikäli tarvetta ilmenee. Kunnilla on yleensä käytössään jokin Internetin sääpalvelu, josta seurataan sään kehittymistä.

5 Yhteenveto

5.1 Tulosten yhteenveto

Kyselytutkimus lähetettiin sataan Suomen suurimpaan kuntaan, joista 32 vastasi. Näiden 32 kunnan joukosta valittiin yhdeksän kuntaa haastattelututkimusta varten.

Kuntien kadunpidon kokonaismäärä haastattelun mukaan oli vuonna 2007 yhteensä 155,1 miljoonaa euroa, vuonna 2008 180,3 miljoonaa euroa ja vuonna 2009 200,5 miljoonaa euroa. Tästä nähdään, että kuntien kadunpitoon käyttämät summat ovat kasvaneet tasaisesti. Kyselyyn vastanneiden kuntien yhteenlaskettu kadunpidon määrä oli vuonna 2009 576,2 miljoonaa euroa.

Haastatteluissa selvisi, että kunnat ovat pääasiassa tyytyväisiä nykyorganisaatioihinsa. Yksikään kunta ei ole varmuudella vaihtamassa organisaatiomallista toiseen. Haastatteluun vastanneista kunnista yhdessä kunnassa liikelaitoksesta on tullut oma yhtiönsä kilpailemaan markkinoille muiden yritysten kanssa ja yhdessä kunnassa tämä asia on selviytyksessä. Lopuissa kunnissa joko ei ole liikelaitosta, tai liikelaitoksesta ei ole tulossa omaa yhtiötään kilpailemaan markkinoille muiden yritysten kanssa. Kilpailutuksen osuus tulee kuitenkin kasvamaan lähes kaikissa kunnissa, etenkin kun henkilöstön määrä vähenee eläköitymisten vuoksi.

Tehdyssä kyselytutkimuksessa selvisi miten eri toimintamallien käyttö jakaantuu kunnissa vastausmäärien ja euromäärien mukaan jaoteltuna. Vastausmäärien mukaan laskettuna rakennusvirastomallia käytti yhteensä 15 kuntaa, joiden kadunpidon määrä vaihteli välillä 0,95 - 18,8 miljoonaa euroa, keskiarvon ollessa 6,75 miljoonaa euroa. Rakennusvirastomallia ei käytä kaikkein suurimmat tutkimukseen osallistuneet kunnat. Euromäärien mukaan jaoteltuna käytetyimmät toimintamallit olivat oma tilaajaorganisaatio ja ulkoistettu tuotanto"-malli, "tilaaja ja tuottaja eri virastoissa"-malli, tilaaja-tuottajamalli ja "kunnallinen liikelaitos"-malli.

Tutkimuksen kiinnostavia tuloksia oli myös se, että kilpailutetuista töistä, niin suunnittelun, ylläpidon kuin uudis/korjausinvestointien osalta, osa tehtiin omajohtoisesti tai kunnallisen liikelaitoksen toimesta.

5.2 Tulosten arviointi

Haastatteluun vastaaminen oli työlästä ja aikaa vievää, sillä suurin osa kysymyksistä oli avoimia essee-tyyppisiä kysymyksiä. Tämä on saattanut vaikuttaa haastateltavan halukkuuteen vastata kysymyksiin huolellisesti. Avoimiin kysymyksiin on saatettu vastata myös käyttäen omia mielipiteitä organisaation virallisen linjauksen sijaan. Haastattelussa esitettyjen kysymysten vastaamiseen saattoi vaikuttaa myös mieliala ja kiire. Toisena ajankohtana haastateltava olisi saattanut vastata erilailla. Vastaukset perustuivat suurelta osin myös muistiin, joten asioita on saattanut jäädä mainitsematta.

Lähes kaikkiin haastatteluissa esitettyihin kysymyksiin saatiin vastaus. Haastateltavien vastaukset alkoivat toistaa itseään, joten haastattelututkimuksen otos oli sopivan kokoinen tulosten luotettavuuden kannalta.

Kyselytutkimuksessa saatujen tuloksien oikeellisuutta tulee arvioida. Kyselytutkimuksessa yleisesti tärkeintä on kysymysten ymmärtäminen ja kysymysten yksiselitteisyys. Myös tässä tutkimuksessa kysymysten ymmärtäminen saattoi olla joidenkin kysymysten osalta tulkinnanvaraista. Kyselytutkimuksen pituus on myös asia, joka saattaa vaikuttaa vastauksiin. Tässä kyselyssä kysymysten järjestyksen oikeellisuutta voidaan myös miettiä, sillä viimeisinä esitettyjen kysymysten vastauksiin on voinut vaikuttaa jo kyselyn tekemiseen mennyt aika. Kyselyn ulkomuotoon, kysymysten asetteluun ja kyselymuotoon tulee myös panostaa, jotta kyselyyn vastaaminen olisi mielekästä. Kyselyn tekeminen www-kyselynä saattaisi nostaa kyselyyn vastanneiden määrää. Myös vastausten manuaalinen kokoaminen taulukoihin (liite 3) saattoi aiheuttaa inhimillisiä virheitä.

Tässä kyselyssä onnistuttiin monella osa-alueella. Kyselyyn vastattiin johdonmukaisesti, eikä kyselyä jätetty vastanneiden osalta kesken vaan lähes jokaiseen kohtaan vastattiin.

5.3 Jatkotutkimusehdotus

Kuntien kadunpidon organisoitumista tulisi jatkossakin seurata viiden vuoden välein. Kuntaliitoksia tulee todennäköisesti tulevaisuudessa lisää, joten olisi mielenkiintoista seurata miten yhdistyvät kunnat tulevat organisoimaan kadunpitonsa. Tulevaisuudessa tutkimuksen voisi laajentaa kattamaan koko Suomi, eli mukaan otettaisiin myös pienet kunnat. Tutkimus tulisi tehdä myös muissa Pohjoismaissa, jolloin pystyttäisiin vertaamaan pohjoismaita keskenään.

6 Lähteet

Heikkilä, Tarja. 1998. Tilastollinen tutkimus. 7., uudistettu painos. Helsinki: Edita Prima Oy

Hirsjärvi, Sirkka, Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2004. Tutki ja kirjoita. 10., osin uudistettu painos. Helsinki: Tammi

Kunta- ja palvelurakennemuutos – katse kohti tulevaisuuden palvelurakenteita. 2010. Valtiovarainministeriö. [online] [viitattu 22.4.2010]. Saatavissa: http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/03_muut_asiakirjat/20080820PARASK/esite_su.pdf

Laki julkisista hankinnoista 30.3.2007/348. 2010. FINLEX. [online] [viitattu 22.4.2010]. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070348>

Liikenne. 2010. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. [online] [viitattu 22.4.2010]. Saatavissa: <http://www.ely-keskus.fi/fi/Liikenne/Sivut/default.aspx>

Liikenneviraston organisaatio. 2010. Liikennevirasto. [online] [viitattu 22.4.2010]. Saatavissa: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/fi/liikennevirasto/organisaatio>

Rosti, Osmo. 2000. Katutoimiala kaupungeissa ja kunnissa v.2000. Tekninen palvelukeskus, Jyväskylä.

Rosti, Osmo. 2005. Katutoimiala kaupungeissa ja kunnissa v.2005. Tekninen palvelukeskus, Jyväskylä.

Tiehallinto. 2010. Wikipedia, Vapaa tietosanakirja. [online] [viitattu 22.4.2010]. Saatavissa: <http://fi.wikipedia.org/wiki/Tiehallinto>

Valtioneuvoston selonteko kunta- ja palvelurakennemuutuksesta 2009. 2010. Valtiovarainministeriö. [online] [viitattu 8.3.2010]. Saatavissa: http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/03_kunnat/VNK-selonteko_suomi%20bkansi.pdf



Antti Reinikka ja Saija Pirkkanen
Tampereen ammattikorkeakoulu
Yhdyskuntatekniikka/Rakennustekniikka

Saate

23.3.2010

Kuntien kadunpidon organisoituminen 2010

Arvoisa vastaanottaja

Kysely on osa Nordisk vägforum (NVF), eli Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumin, PTL:n Tampereen ammattikorkeakoululla teettämää insinööritoimintaa aiheesta ”kuntien kadunpidon organisoituminen 2010”. Kyselyn ja insinööritoiminnan tekijöinä toimivat yhdyskuntatekniikan opiskelijat Antti Reinikka ja Saija Pirkkanen.

Kyselyllä selvitetään suurten kuntien katujen suunnittelun, rakentamisen sekä katujen ylläpidon organisoitumista ja ulkoistetun työn osuutta. Kysely on suunnattu suurten kuntien kadunpidosta vastaaville henkilöille.

Haluamme korostaa, että jokainen vastaus on tärkeä. Kattavan ja mahdollisimman luotettavan tuloksen saamiseksi pyydämme Teitä täyttämään kyselyn kaikki kohdat. Vastaukset käsitellään ehdottoman luottamuksellisinä ja tuloksia raportoidaan vain koostena.

Ohjeita kyselyn vastaamiseen

Kysely sisältää kaksi osiota, A ja B. Osio A sisältää kysymykset koskien vastaajan taustatietoja. Osiossa B kysytään 5 kysymystä koskien kuntien kadunpidon organisoitumista.

Kysymyksiin numero 3, 6, 7 ja 8 vastataan numeroin ja kysymyksiin 4 ja 5 vastataan menetelmällä ”rasti ruutuun”.

Toivomme että kyselyyn vastataan viimeistään **30.3.2010** mennessä sähköpostitse kyselyn lähettäneelle osoitteeseen:

antti.reinikka@ce.tamk.fi

Lisätietoja kyselystä antaa Antti Reinikka (044 078 1065, antti.reinikka@ce.tamk.fi)

Kiitokset vastaamisesta!
Kyselyterveisin

Antti Reinikka
insinööriopiskelija

Saija Pirkkanen
insinööriopiskelija

Eero Nippala
Ohjaava lehtori

Liitteet Kyselylomakkeet 5 kpl



Kyselylomake

23.3.2010

Osio A. Vastaajan taustatiedot

1. Vastaajan taustatiedot

Nimi _____

Puhelinnumero _____

Sähköpostiosoite _____

Asema organisaatiossa _____

2. Vastaajan organisaation tiedot

kunta _____

Kunnan asukasluku _____

Yksikkö _____

Osio B. Kuntien kadunpidon organisoituminen

3. Kunnan kadunpidon määrä 2009(euroina)

- Rakentaminen ja korjausinvestoinnit 2009 yhteensä _____ milj. €

- Ylläpito (hoito ja kunnossapito) 2009 yhteensä _____ milj. €

- Suunnittelu 2009 yhteensä _____ milj. €

4. Kadunpidon organisoituminen

Minkä mallin mukaan kuntanne katutuotanto toimii?(rasti ruutuun)

- tilaaja- tuottajamallin käyttö(sama virasto) _____ []

- tilaaja ja tuottaja eri virastoissa _____ []

- kunnallinen liikelaitos(tilaaja ja liikelaitos kunnan alaisuudessa) _____ []

- kunnan oma yritys(oy)(tilaaja kunnan alaisuudessa) _____ []

- rakennusvirasto-malli (tilaaja ja tuottaja samassa organisaatiossa) _____ []

- oma tilaajaorganisaatio ja ulkoistettu tuotanto _____ []

- kokonaan ulkoistetut palvelut _____ []

- tuottaja seudullinen palveluyritys (usean kunnan) _____ []

- muu, mikä? _____ []



**5. Mitkä työt/rakenteet kunnan katutilaajan vastuulle tyypillisesti kuuluu?
(rasti ruutuun)**

suunnittelu	ylläpito	investoinnit	
			Katuverkosto -kadut, sillat, alikulut
			Maantieverkosto -tiet, sillat, alikulut, tunnelit
			Yksitystiet ja metsäautotiet
			Vesihuoltoverkosto -vesijohdot, viemärit
			Energianhuoltoverkosto -kaukolämpö, sähkö, maakaasu
			Tietoliikenneverkosto - verkostojen kaapeliputkitukset
			Vapaa-ajan rakenteet -urheilukentät
			Vesiväylät -satamat, kanavat, rantarakenteet, tukimuurit
			Ympäristörakenteet -lääjitysalueet, meluvallit, lumen- ja maanvastaanottopaikka
			Pysäköintirakenteet -pysäköintialueet
			Pysäköintiluolat
			Raideliikenneverkosto -rautatiet, metro, raitiotiet
			Vihertyöt Puistot, leikkikentät, pihat, kasvit, puut
			muut, mitkä?



6. Kadunpidossa käytetyt urakkamuodot.

Mitkä seuraavista urakkamuodoista ovat käytössä kuntanne kadunpidossa?
Suunnittelu-, ylläpito- ja uudis/korjausinvestointikohtia verrataan omina kohtinaan.

Vastaus seuraavien merkintöjen mukaan jotka kuvaavat prosenttiosuuksia(euroista €).

- =0%
- + = 1-10%
- ++ = 11-25%
- +++ = 26-50%
- ++++ = >50%

a. Jaottelu suoritusvelvollisuuden laajuuden mukaan:

	suunnittelu	ylläpito	uudis/korjaus- investoinnit
--	-------------	----------	--------------------------------

Kunnan omajohtoinen tuotanto			
ST-urakat (suunnittele ja toteuta)			
kokonaisurakka			
jaettu-urakka			
PJU (projektinjohtourakointi)			
PJP (projektinjohtopalvelut)			
Elinkaarivastuu-urakointi			
muu, mikä? _____			

b. Jaottelu maksuperusteen mukaan:

kokonaishintaurakka			
yksikköhintaurakka			
laskutyöurakka			
tavoitehintaurakka			



7. Kunnan kadunpidon töiden jakaantuminen pääurakoitsijan mukaan.

7.1 SUUNNITTELUTYÖT

a. Kuka tekee suunnittelutöiden pääurakat(%-eur)?

Oma johtoinen %	Kunnan liikelaitos %	Kunnan osakeyhtiö %	Yksityinen %
--------------------	-------------------------	------------------------	-----------------

b. Kuinka oma johtoinen -kohdan työt jakaantuvat aliurakoihin? (%) (Kuka tekee?)

Oma johtoinen %	Kunnan liikelaitos %	Kunnan osakeyhtiö %	Yksityinen %
--------------------	-------------------------	------------------------	-----------------

7.2 YLLÄPITOTYÖT

a. Kuka tekee ylläpitotöiden pääurakat(%-eur)?

Oma johtoinen %	Kunnan liikelaitos %	Kunnan osakeyhtiö %	Yksityinen %
--------------------	-------------------------	------------------------	-----------------

b. Kuinka oma johtoinen -kohdan työt jakaantuvat aliurakoihin? (%) (Kuka tekee?)

Oma johtoinen %	Kunnan liikelaitos %	Kunnan osakeyhtiö %	Yksityinen %
--------------------	-------------------------	------------------------	-----------------

7.3 UUDIS/KORJAUSINVESTOINNIT

a. Kuka tekee uudis/korjausinvestointien pääurakat(%-eur)?

Oma johtoinen %	Kunnan liikelaitos %	Kunnan osakeyhtiö %	Yksityinen %
--------------------	-------------------------	------------------------	-----------------

b. Kuinka oma johtoinen -kohdan työt jakaantuvat aliurakoihin? (%) (Kuka tekee?)

Oma johtoinen %	Kunnan liikelaitos %	Kunnan osakeyhtiö %	Yksityinen %
--------------------	-------------------------	------------------------	-----------------



8. Kunnan kadunpidon töiden kilpailutusaste.

8.1 SUUNNITTELUTYÖT

a. Paljonko suunnittelutöiden urakoista avattu kilpailutukselle? (%)

EI KILPAILUTETTU %	KILPAILUTETTU %
-----------------------	--------------------

b. Kuinka kilpailutetut työt jakaantuvat?(%)

Oma johtoinen %	Kunnan liikelaitos %	Kunnan osakeyhtiö %	Yksityinen %
--------------------	-------------------------	------------------------	-----------------

c. Mikä organisaatio tekee ”ei kilpailutettu” työt?

8.2 YLLÄPITOTYÖT

a. Paljonko ylläpitotöiden urakoista avattu kilpailutukselle? (%)

EI KILPAILUTETTU %	KILPAILUTETTU %
-----------------------	--------------------

b. Kuinka kilpailutetut työt jakaantuvat?(%)

Oma johtoinen %	Kunnan liikelaitos %	Kunnan osakeyhtiö %	Yksityinen %
--------------------	-------------------------	------------------------	-----------------

c. Mikä organisaatio tekee ”ei kilpailutettu” työt?

8.3 UUDIS/KORJAUSINVESTOINNIT

a. Paljonko uudis/korjausinvestointien urakoista avattu kilpailutukselle? (%)

EI KILPAILUTETTU %	KILPAILUTETTU %
-----------------------	--------------------

b. Kuinka kilpailutetut työt jakaantuvat?(%)

Oma johtoinen %	Kunnan liikelaitos %	Kunnan osakeyhtiö %	Yksityinen %
--------------------	-------------------------	------------------------	-----------------

c. Mikä organisaatio tekee ”ei kilpailutettu” työt?



Haastattelulomake

1. (Kysely 1) Henkilötiedot

Kunta:
 Nimi:
 Puhelinnumero:
 Sähköpostiosoite:
 Organisaatio:

2. Henkilöstörakenne organisaatiossanne? (Lukumäärä: toimihenkilöt / työntekijät, ikä, sukupuoli)

3. (Kysely3) Kadunpidon määrä euroina vuosina 2007 ja 2008?

	v.2007	v.2008
Katujen rakentaminen ja korjausinvestoinnit	yht. _____ milj.€	yht. _____ milj.€
Katujen ylläpito (hoito ja kunnossapito)	yht. _____ milj.€	yht. _____ milj.€
Katujen suunnittelu	yht. _____ milj.€	yht. _____ milj.€

4. (Kysely 4) Onko organisaationne muuttumassa lähitulevaisuudessa? on/ ei ole

- a) Miksi kyllä?
- b) Miksi ei?
- c) Mitä etuja on nykyisessä organisaatiomallissanne?
- d) Onko nykyisessä organisaatiomallissanne ongelmakohtia?
- e) Mikäli organisaationne on muuttumassa lähiaikoina, mihin suuntaan muututaan ja mitä sillä tavoitellaan?

5. Onko teillä käytössänne oma kalusto/ konekeskus? on/ ei ole Jos on...

- a) Miten sen perustamiseen päädyttiin?
- b) Mitä hyötyä omasta konekeskuksesta on ollut?
- c) Mitä ongelmia on ollut oman konekeskuksen pitämisessä?
- d) Onko konekeskuksen koneiden ja laitteiden huolto- ja korjaustoiminta ulkoistettu?

6. (Kysely 5) Kaupungin tilaamat työt

- a) Mitä töitä kaupunki tekee omajohtoisesti?
- b) Mitä urakoita(sekä isot että pienet) kaupunki tilaa ulkopuolisilta urakoitsijoilta?
- c) Miten tästä toimintatavasta on hyödytty?
- d) Onko tässä toimintatavassa ollut jotain ongelmia?

7. Onko teidän kadunpidon organisaatiossanne suunnittelua? Onko suunnittelua ulkoistettu ja jos on, kuinka paljon?

- a) Mitä etuja tästä on saatu?
- b) Onko tässä ollut ongelmia?

8. Mitä töitä kunnan oma katutuotanto tekee kunnan ulkopuolisille? (uudisrakentamista/korjausrakentamista/vikapäivystystä, suunnittelua, hoitoa (auraus/hiekoitus))

- a) Yrityksille?
- b) Yksityisille?
- c) Naapurikunnille?
- d) Valtiolle?
- e) Saako tehdä töitä oman kunnan alueen ulkopuolelle?
- f) Onko teillä materiaalin myyntiä ulkopuolisille?

9. Miten sääpalvelu on hoidettu, mistä tulee lähtökäsky aurukselle/hiekoitukselle?**10. (Kysely 6) Mitä urakkamuotoa käytetään eri töissä? (Myös maksuperuste)**

- a) Uusi katu
- b) Vanha katu korjaus/saneeraus
- c) Hoidon alueurakka auras/hiekoitus
- d) Suunnittelu
- e) Silta

11. Tilaajajenhilöstö

- a) Onko kunnalla käytössä riittävästi tilaajajenhilöstöä?
- b) Käytetäänkö ulkopuolista konsulttitoimistoa ja jos käytetään, mihin tehtäviin?

12. (Kysely 7) Mitkä työt kaupungin omajohtoisesti tekemistä töistä tehdään itse ja mitkä työt teetetään yksityisillä yrittäjillä aliurakoina tai tuntitöinä?

- a) Itse:
- b) Aliurakoina:
- c) Tuntitöinä:
- d) Mitä etuja tästä on?
- e) Mitä haittoja tästä on?

13. (Kysely 8) Kilpailutuksen aste

- a) Tuleeko kilpailutuksen osuus kasvamaan?
- b) Mikäli teillä on, tai on tulossa kunnallinen liikelaitos, tuleeko siitä tulevaisuudessa oma yhtiönsä kilpailemaan markkinoille muiden yritysten kanssa?

**14. Onko kilpailutuksista tehty valituksia markkinaoikeuteen? on / ei ole
Jos on...**

- a) Mistä aiheesta valitus tehtiin?
- b) Mikä oli valituksen lopputulos?

15. Onko teillä jotain sanottavaa asfalttikartelliasiaan? Oletteko mukana kanteessa?

16. Velvoittaako kaupunki käyttämään hankkimiaan materiaaleja, jos velvoittaa niin mitä materiaaleja?

17. Moniko vuotisia kaupungin tilaamat alueurakat ovat tällä hetkellä? Entä tulevaisuudessa?

18. Alueurakoiden tarjoukset

- a) Kun alueurakat kilpailutetaan, paljonko saadaan tarjouksia?
- b) Mikä on prosentuaalinen tarjoushintaero ensimmäiseksi ja toiseksi tulleiden välillä?
- c) Onko kisa muutoin kireä?