

**PANK- TYÖRYHMÄ: HANKINTAMENETTELYT****Kokous nro 6****Aika** 28.04.2008 klo. 9.30**Paikka** Nynas Oy, Äyritie 12 B**Läsnä:**

|                   |                       |          |
|-------------------|-----------------------|----------|
| Tero Ahokas       | Tiehallinto           | pj.      |
| Jukka Karjalainen | Tiehallinto           |          |
| Antero Arola      | Tiehallinto           |          |
| Kari Holma        | Tiehallinto           |          |
| Vesa Laitinen     | Lemminkäinen Infra Oy |          |
| Lars Forsten      | Lemminkäinen Infra Oy |          |
| Seppo Kemppainen  | Skanska-Asfaltti Oy   |          |
| Tapio Joensuu     | Destia Oy             |          |
| Ossi Himanka      | Nynas Oy              |          |
| Harri Spoo        | Pöyry Infra Oy        |          |
| Sami Horttanainen | Ncc Roads Oy          | sihteeri |

**Poissa:**

|                |                       |
|----------------|-----------------------|
| Markku Tervo   | Tiehallinto           |
| Jussi Rantanen | Lemminkäinen Infra Oy |
| Heikki Jämsä   | Infra ry              |

**1.****Avaus ja järjestäytyminen**

Tero Ahokas avasi kokouksen ja lausui läsnäolijat tervetulleiksi ja totesi että kyseessä on otsikossa mainitun työryhmän kokous nro 6.

Tero Ahokas toimii kokouksen puheenjohtajana. Sovittiin, että Sami Horttanainen toimii kokouksen sihteerinä.

**2.****Lähtökohtia palvelusopimusten kehittämiseen, Ossi Himanka**

Ossi Himanka esitti ajatuksia Suomen tieoloista koskien mm. liikennesuorituksen kehitystä, yleistä kustannusnousua, inflaatiota ja tienpidon nykyistä määrärahan suuruutta. Edellisten seurauksena perustienpidon korjausvelka kasvaa, jonka pysäyttäminen vaatii nopeita toimenpiteitä tienpitäjältä sekä poliittisilta päättäjiltä. Tässä yhteydessä myös palvelusopimuksilla on edessään haasteellinen tulevaisuus, vaikka itse sopimusmalli ei ongelmaa ratkaisekaan.

Todettiin yhteisesti tarve lobbaukselle tienpidon määrärahojen kasvattamisen puolesta, jotta tieverkon rappeutuminen saataisiin pysäytettyä.

## 3.

**Tiehallinnon terveiset ylläpidon hankinnan kehittämisessä, Jukka Karjalainen**

Rahoituksen niukkuuden seurauksena piirit joutuvat nykyisin priorisoimaan hankkeita, jolloin esim. alueellisten kehityshankkeiden toteuttaminen on vaikeaa. Tarvittaisiin tienpidon määrärahan tasokorotusta. Kokonaisrahoituksesta vain osa voidaan sitoa palvelusopimuksiin. Metsäteollisuuden tarpeisiin kohdennettu, ohjattu rahoituspaketti hämärtää tienpidon kokonaisohjausta. Tuntuu olevan tarvetta löytää uusia, jopa Tiehallinnon ulkopuolelta tulevia perusteita vaikuttaa poliittisiin päättäjiin määrärahaniukkuuden korjaamiseksi. Samalla alan tulisi pystyä osoittamaan, että se käyttää saamansa rahan tehokkaasti ja tuottavasti. Rakennusosalalle on suunnitteilla 'Rakennusalan huippukeskittymä', jonka tarkoitus olisi edistää alan tutkimusta ja kehittämistä. Tiehallinnossa on syntynyt ajatus ottaa hieman nykyistä suurempi rooli alan tutkimustoiminnan vetäjänä ja edistäjänä.

Tiehallinnon johtoryhmä kokoontuu 16.6.2008, jossa käsitellään analyysi palvelusopimusten pilotoinneista sekä ehdotus jatkotoimenpiteistä vuosille 2009-2010. Hyvissä ajoin ennen johtoryhmän kokoontumista tulisi toimialan antaa mahdollisimman perusteltuja kommentteja ja palautetta pilot-projekteista sekä omia näkemyksiä tuleviin palvelusopimuksiin liittyen.

Jukka esitteli yhteenvedot palveluntuottajille sekä Tiehallinnon omalle väelle järjestettyjen seminaarien tuloksia. Siellä esille oli tullut mm. pelko tilaajan hallinnan menettämisestä ylläpidon hankintoja tehtäessä. Jukan mielestä nykyisiä palvelusopimusmalleja kannattaa jatkaa, siltapuolella kumppanuusmalli lienee paras. Uusia malleja ei kannata ehkä tässä vaiheessa testata. Mallien kestot voisivat olla 5 vuodesta ylöspäin, ns. sisääntulourakkana voisi käyttää SK:n 3 vuotista kumppanuusmallia. Sopiva etenemisnopeus voisi olla 2 palvelusopimusta/vuosi/tuote eli 2 PÄÄLPA ja 2 SILTOPA. Palveluntuottajilta kaivattaisiin kommentteja edellisiin liittyen.

Palveluntuottajien edustajien kommentit olivat kysyttäessä sen suuntaisia, että oikealla tiellä ollaan mutta vauhti pitäisi pitää tasaisena ja sopivan rauhallisena. Tiehallinnon pitkän aikavälin linjauksia kaivattaisiin koskien tulevaa rahoitustasoa ja sen jakautumista palvelusopimuksiin ja perinteisiin ylläpitourakoihin. Riskinhallintaan kaivattiin edelleen lisää panostusta ja yhteistä pohdintaa. Rahoitusjärjestelyihin toivottiin selkeää käytäntöä, eli jo tarjousvaiheessa täytyisi olla tiedossa vuosittaisen määrärahan vaihteluväli. Tarjousvaiheen ajankohtaa toivottiin mietittäväksi uudestaan niin, että kuormitus perinteisen urakkalaskennan ja palvelusopimusten kesken jakaantuisi tasaisemmin vuoden ajalle. Esim. syksy olisi hyvä aika palvelusopimusten tarjoamiselle. Palveluntuottajat eivät koe tilaajan linjan uskottavuuden kärsivän, vaikka yksi vuosi jäisi väliin palvelusopimusten tarjoamisessa sen vuoksi, että tarjousajankohta siirrettäisiin kevästä syksyyn. Toivottiin palvelusopimusten kyselyille pitkän aikavälin suunnitelmaa, joka ottaisi huomioon sopimusten sopivan kierron tulevaisuudessa. Todettiin myös tarve pienryhmän perustamiselle, joka miettisi palvelusopimusten lähtötietojen sopivaa sisältöä, laajuutta ja esitystapaa. Tällä pyrittäisiin saamaan

sopimusten lähtötiedot mahdollisimman järkeviksi, jolloin jokaisen palveluntuottajan erikseen tekemä työ aineiston muokkaamisessa saataisiin minimoitua.

Kari Holma kertoi kokemuksia PÄÄLPA- sopimuksien yhteydessä esiintyneistä käytännön ongelmista. Kyseessä ovat kuitenkin pilot- hankkeet, jolloin toimintamallit ja sopimusten rakenteet ovat vasta muotoutumassa. Antero Arola muistutti, että KaSPS:n sisältämä kumppanuusajattelu ei ole vielä saanut ´tulikastettaan´. On paljon asioita, joita ei ole kirjattu sopimukseen, joten on liian aikaista vetää johtopäätöksiä kumppanuus-mallin toimivuudesta.

Todettiin yhteisesti, että tiepiireistä nopeasti vähenevä osaaminen (varsinkin tekninen) muodostaa suuren riskin palvelusopimusten ja myös normaalin ylläpidon tulevaisuudelle. Tilaajalta puuttuvaa osaamista ei voi täysin korvata ostamalla sitä ulkopuolelta.

#### 4.

##### **Indeksin kehittämisenäkymät, Heikki Jämsä/ Harri Spoof**

Y-indeksin rakentamisesta on päätetty luopua. Päälystystyöindeksin painoarvot ovat päivityksessä. Uusiin palvelusopimukseen valitaan sopiva rakenne indeksisidonnaisuuden osalta (bitumi- ja MAKU- indeksi) entiseen malliin.

#### **5. Kokemuksia vuoden 2008 piloteista**

Antero Arola: Mielenkiintoinen kierros, 7 kyselyä ja 6 tarjousta. Hintahaarukka oli suuri, johtuen suuresta riskitasosta. Destia Oy:n kanssa ryhdytään sopimuskatselmukseen, sopimustavoite 1.6.2008. Tilaajalla positiivinen tuntuma tulevaan palvelusopimukseen.

Kari Holma: 7 kyselyä ja 5 tarjousta. Kahdenkeskiset neuvottelut ovat hyvä tapa täsmentää asioita. Destia Oy kanssa ryhdytään sopimuskatselmukseen, toukokuun aikana sopimus voimaan. Kisa oli 2:n kuoren menetelmä, kaikki tarjoajat läpäisivät laatuosion. Pisteytys ei muuttanut järjestystä, 1. ja 2. välinen ero hinnassa n. 3 M€. Tilaajalla positiivinen käsitys tulevasta työstä.

Tero Ahokas: LYTA PS tulossa kyselyyn toukokuun lopulla, sisään syksyllä. Kyseessä on entisistä malleista poikkeava työ: kumppanuusmalli jossa pelisääntöinä tekniset tuotevaatimukset. Kumppanuus liittyy sopimuksen hallintaan, jolle tilaaja on määrännyt hinnan. Itse työt hoidetaan yksikköhinnoina, indeksiin sidottu entiseen malliin. Laskenta-aikaa tulee olemaan reilusti. Sopimusaika on 6 vuotta, työ alkaa ensimmäisen vuoden ohjelmoinnilla. Tiehallinnon sisäisenä haasteena tulee olemaan 3 piirin yhteistyön sujuminen palveluntuottajaan nähden, koska kumppanuudessa onnistuminen vaatii hyvää kommunikaatiota kaikkien osapuolten kesken.

6.

**Seuraava kokous**

Seuraava kokous pidetään 17.9 klo. 9.30 alkaen NCC Roadsilla,  
Äyritie 8 (Vivace-talo)

7.

**Kokouksen päättäminen**

Kokous päätettiin klo 12.30

Sami Horttanainen

JAKELU

osallistujat