

Myllynen Kimmo

Lähettäjä: Tampereen polkupyöräilijät/Puheenjohtaja <pj@tarakka.fi>
Lähetetty: maanantai, 29. marraskuuta 2021 0:24
Vastaanottaja: Jäntti Aleks; Aaltonen Teemu; Ahonen Reeta; Eskelinen Riina-Eveliina; Heino Leena; (ulkoinen osoite) antti ivanoff; [REDACTED]; Saari Jari; jouni.siren; Vigelius Joakim; Viljanen Iida; Vuorio Jaakko; [REDACTED]; Hanhilahti Vilhartin; Hellsten Matti; Hollo Hely; [REDACTED]; Karintaus Katja; Leino Terhi Marjukka; Ojala Ellen; Puolimatka Marika; (ulkoinen osoite) Petri Johannes Rajala; Tynkkynen Ville; Jenny Vaara; Leppänen-Kaarsalo Tiina vaikuttamisryhma@tarakka.fi; Nurminen Mikko; Tietäväinen Milko; Myllynen Kimmo
Kopio:
Aihe: Tampereen polkupyöräilijöiden terveiset Yhdyskuntalautakunnan kokoukseen 30.11.2021: kunnossapidon valtuustoaloitteet
Liitteet: 2021_11 Kunnossapidon valtuustoaloite.pdf

Tervehdys yhdyskuntalautakunnalle!

Jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnossapitoa koskevan valtuustoaloitteen (TRE:1499/10.00.01/2021) vastineessa vertaillaan Tampereen ja Oulun kunnossapitokriteerejä tavalla, jonka antama kokonaiskuva jää vajavaiseksi. Käymme seuraavassa vertailua läpi, jotta päätökset voidaan tehdä parhaaseen tietoon perustuen. Dokumentti liitteenä. Kysy tarvittaessa lisää.

terveisin
Tampereen polkupyöräilijät ry
Heikki kerppilä, puheenjohtaja



Terveisiä Yhdyskuntalautakunnan kokoukseen 30.11.2021

Jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnossapitoa koskevan valtuustoaloitteen (TRE:1499/10.00.01/2021) vastineessa vertaillaan Tampereen ja Oulun kunnossapitokriteerejä tavalla, jonka antama kokonaiskuva jää vajavaiseksi. Käymme seuraavassa vertailua läpi, jotta päätökset voidaan tehdä parhaaseen tietoon perustuen.

Ensinnäkin vastineessa todetaan, ettei toimenpiderajoissa Ouluun ole merkittäviä eroja. Todellisuudessa erot ovat huomattavat. Esitämme ne seuraavaksi taulukossa selkeästi vierekkäin. On myös huomattava että lukemia on vertailtu niin päin, että prosentit jäävät maltillisemmiksi.

Polanteen poisto				
Pääpyörätiet (S/A+)	S Oulu	A+ Tampere	Ero Oulun hyväksi	Lähteet
Suurin sallittu poikittaisen uran syvyys	2 cm	2 cm	0 %	3, 4 (s. 38)
Suurin sallittu pitkittäisen uran syvyys	1,5 cm	2 cm	25 %	3, 4 (s. 38)
Polanteen suurin sallittu paksuus talvella	5 cm	4 cm	-25 %	3
Polanteen suurin sallittu paksuus kevättalvella	2 cm	4 cm	50 %	3
Toimenpideaika	4 h	12 h	67 %	3, 4 (s. 38)
Pyörätiet (I/A)	I Oulu	A Tampere		
Suurin sallittu poikittaisen uran syvyys	2 cm	3 cm	33 %	3, 4 (s. 38)
Suurin sallittu pitkittäisen uran syvyys	1,5 cm	3 cm	50 %	3, 4 (s. 38)
Polanteen suurin sallittu paksuus	8 cm	4 cm	-100 %	3, 4 (s. 38)
Toimenpideaika	4 h	12 h	67 %	3, 4 (s. 38)
Auraus				
Pääpyörätiet (S/A+)	S Oulu	A+ Tampere	Ero Oulun hyväksi	
Lumen määrän lähtökynnys päivällä	2 cm	3 cm	33 %	1,2
Lumen määrän lähtökynnys yöllä	4 cm	8 cm	50 %	1,2

Työn max kesto kriteerin täytyttyä	4 h	4 h	0 %	1,2
Pyörätiet (I/A)	I Oulu	A Tampere		
Lumen määrän lähtökynnys päivällä	3 cm	5 cm	40 %	1,2
Lumen määrän lähtökynnys yöllä	5 cm	8 cm	38 %	1,2
Työn max kesto kriteerin täytyttyä	4 h	4 h	0 %	1,2
Sohjon poisto				
Pääpyörätiet (S/A+)	S Oulu	A+ Tampere	Ero Oulun hyväksi	
Sohjon määrän lähtökynnys päivällä	2 cm	3 cm	33 %	1,2
Sohjon määrän lähtökynnys yöllä	3 cm	8 cm	63 %	1,2
Työn max kesto kriteerin täytyttyä	4 h	4 h	0 %	1,2
Pyörätiet (I/A)	I Oulu	A Tampere		
Sohjon määrän lähtökynnys päivällä	2 cm	3 cm	33 %	1,2
Sohjon määrän lähtökynnys yöllä	2 cm	8 cm	75 %	1,2
Työn max kesto kriteerin täytyttyä	4 h	4 h	0 %	1,2

Lisäksi Oulun kunnossapitourakassa on kannustava bonusjärjestelmä, sekä vapaaehtoisista käyttäjistä koostuva ”palauteraati” eli talviagentit, joita palkitaan palautteen antamisen aktiivisuuden perusteella, ja jonka antama palaute vaikuttaa urakoitsijan ansioihin. Tämän ansiosta Oulun toimenpiderajoja on noudatettu todella hyvin.

Merkittävin ero toimenpiderajoissa on Oulun kevätkauden merkittävästi alempi polanneraja 2cm (Tampere 4cm), joka käytännössä kannustaa pitämään polanteen tuon rajan alla läpi talven, koska sitä on hankala sen kertymisen jälkeen enää ohentaa. Ohuella polanteella lämpötilan nouseminen plussalle ei aiheuta kunnossapitäjälle eikä tienkäyttäjille haasteita. Ohuempi polanne toteutuu matalilla toimenpiderajoilla, aikaisella liikkeellelähdöllä ja oikeanlaisella kalustolla sekä hyvällä työn suorittamisen asenteella. Näitä varten tarvitaan valvontaa.



Kuva 1 Sulanutta ja edelleen uraisena jäätynyttä polannetta Tampereen Sammonkadulla vaarantamassa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta maaliskuussa 2021

Oulun pääpyöräreittien kunnossapitoon halutaan tiukempi ote: Polanteet, sohjo ja pudonneet lehdet hoidettava pois, kunnossapitoa ympäri vuorokauden

Pääpyörätieverkoston urakoitsijan pitää jatkossa haastatella pyöräilijöitä joka vuosi useassa paikassa. Kunnossapitäjän täytyy lisäksi pyöräillä itsekin verkostolla seuraamassa sen kuntoa. Jatkossa urakoitsijalla olisi kolme tuntia aikaa saattaa väylät ajokelpoisiksi.

Susanna Kemppäinen

6

07.02.2020 10:24

Kuva 2 Kuvakaappaus [artikkelista](#) jossa käsitellään syksyllä 2020 alkavaa pyöräliikenteen pääreittien yhtenäistä kunnossapitourakkaa

Toiseksi vastineessa viitataan Oulussa 3/2019 kerättyyn palautteeseen 18-19 talvikaudesta, kun aloitteessa viitattu ”[Oulun malli](#)” on otettu käyttöön vasta syksyllä 2020. Aikaisempaa malliin oltiin tyytymättömiä, vaikka numeerisella tasolla (1...5) mitattu tyytyväisyys oli koko ajan reilusti yli 3, siis sellainen johon ei Tampereella ole jalkakäytävien ja pyöriteiden osalta päästy kertaakaan koko mittaushistorian aikana. Oulun vuosien 2016-2021 kunnossapidon tyytyväisyystasoa mittaava palauteraportti on kokonaisuutenaan liitetiedostona. Tyytyväisyys on uuteen malliin selkeästi aikaisempaa korkeammalla tasolla, vaikka kyseessä on urakoitsijan ensimmäinen kausi kyseisessä toimessa.

Voidaankin todeta että ”Oulun malliin” ei selkeästi ole viranhaltijatasolla riittävässä määrin perehdytty vastinetta kirjoitettaessa.

Viime talven tyytyväisyys pyöriteiden kunnossapitoon oli siis Oulussa 4,26 kun se Tampereella oli 2,3...2,4. Tätä Tampere pitää mielestään hyvänä tuloksena ”lumen runsaan määrän vuoksi”. Huomautettakoon kuitenkin että Oulussa satoi lunta kaksinkertainen määrä Tampereeseen verrattuna. Plussakelijaksoja oli yhtä monta.

Lisäksi on huomioitava, että siinä missä kunnossapito Tampereella on pyöräliikenteen pääreiteilläkin alueurakoihin pilkottu, niin Oulussa tuota 150 km (viime talvena 125km) hoitaa yksi urakoitsija. Tehtävään on tarvinnut urakoitsijan löytää kuusi hyvin motivoitunutta kuljettajaa sekä näille kuudelle reitille sopivat koneet. Kuljettajien motivoitumista työhönsä parantaa entisestään se että näiden tulee pyörällä sekä omilla että työkavereidensa auraamalla reiteillä.

Tampereella pääreitillä pyöräillessäkin kuljetaan jatkuvasti urakka-alueelta toiselle ja työn laatu, sekä sen suorittamisen ajankohta, sekä käytetty kalusto vaihtuvat jatkuvasti. Esimerkiksi Hervannasta Hallilan ohi ja Korkinmäen läpi keskustaan suunnattaessa samaa

pyöräliikenteen seudullista pääreittiä pitkin on ensimmäisen 2,5 km (Insinöörinkatu - Korkinmäenkatu) matkalla 4 eri konetta/kuljettajaa. Laatuvaihteluita ja urakkarajoja tulee siis tiuhasti vastaan.

Tampereella on A+ kunnossapitoluokan pyöriteitä noin 40 kilometriä ja A kunnossapitoluokan pyöriteitä noin 100 km. Siis jos tahtoa olisi, näistä väylistä voisi järjestää samanlaisen yhtenäisen ja laadukkaan eli siis kaupunkistrategian mukaisen kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta kasvattavan kunnossapitourakan.

Oulun, Kempeleen ja Pohjois-pohjanmaan ELY-keskuksen yhtenäinen pyöräliikenteen pääreittiurakka (S) on siis laajuudeltaan Tampereen A+ & A väylien yhteismäärä. Oikeasti siis sekä A+ että A kunnossapitoluokkien väylien toimenpiderajoja pitäisi verrata vain ja ainoastaan siihen.

Toimenpiderajojen vertailussa myös näkyviä I luokan väyliä Oulussa taas on 270 km, mutta ne eivät kuulu yhtenäiseen pääreittiurakkaan.

2.4 Kunnossapito on ennakoivaa terveydenhoitoa

Kunnossapidon tasolla on suuri vaikutus pyöräilyn määrään ja turvallisuuteen erityisesti talvella. Ruotsissa ja Suomessa tehtyjen tutkimuksien perusteella paremmalla kunnossapidon tasolla on mahdollisuus saada aikaan huomattavia säästöjä lisääntyvän ympärivuotisen pyöräilyn ja kaatumistapaturmien vähentymisen kautta.

Kaatumistapaturmat ovat suuri kansallinen ongelma. Viimeisimpien arvioiden mukaan Suomessa tapahtuu vuosittain noin 390 000 kaatumista ja liukastumista, joista noin puolet johtaa loukkaantumiseen. ²⁴ Yhden kaatumistapaturman keskimääräinen kustannuksen nykyarvo on 7 620 €, jolloin vuotuinen kokonaiskustannus kaatumistapaturmista on noin 1,5 mrd euroa. ²⁵

Vuonna 2001 valmistuneessa kansallisessa kaatumistapaturmatutkimuksessa todettiin, että kaikista talvella tapahtuneista kaatumistapaturmista 61 prosentissa puutteellisella kunnossapidon tasolla oli tapaturmaan myötävaikuttava tekijä. Lisäksi havaittiin, että pyöräilijöiden kaatumisten määrä on verrannollinen tien pinnan laatuun. Kunnossapidolla voidaan ennaltaehkäistä kaatumistapaturmia, vaikka niitä ei kokonaan voitaisikaan välttää. Jopa kolmannes talviajan kaatumistapaturmista tapahtuu 10-20 hankalien sääolosuhteiden päihinä. ²⁶ Ruotsalaisessa tutkimuksessa pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksissa 38 prosentissa väylän pinnan liukkaus oli suurin yksittäinen onnettomuuteen vaikuttava tekijä. ²⁸

Kattavaa ja riittävän laajaa ennen-jälkeen tutkimusta kunnossapitotason noston vaikutuksista ei ole tehty. Kyselytutkimuksista saatujen tulosten perusteella ympärivuotisen pyöräilyn suurimmat esteet liittyvät nimenomaan kunnossapidon heikkoon tasoon. Paremmalla kunnossapitotason on arvioitu nostavan talvi-pyöräilyn määrää noin 18 - 25 %. ^{27, 28, 29}

Huonojen liikkumisolosuhteiden vaikutuksista pyöräilyn määrään on enemmän tietoa saatavilla. Lumipyryn on havaittu vähentävän pyöräilyä noin 60 prosentilla. ³⁰ Liukkauden pyöräilyä vähentävä vaikutus on tutkimuksien mukaan yleensä noin 20 - 40 % välillä. Liukkailla olosuhteilla on myös todettu olevan talvi-pyöräilyn lopettamiseen vaikuttava tekijä. ^{26, 30}



Kuva 7. Kelin vaikutus pyöräilyn määrään eri tutkimuksien mukaan ²⁴⁻²⁶



Kuva 8. Kievin liikenteen väylien kunnossapitobudjetin lisäyksen potentiaaliset vaikutukset eri tutkimuslähteistä soveltoen ²⁴⁻²⁸

9

24 THL, 29.11.2014, www.thl.fi/web/tapaturmat/tietoa_tapaturmista/tapaturmista-aiheittain/liukastuminen_ja_kaatumistapaturmat
25 Järnkulku- ja pyöräiden kunnossapito, kaatumistapaturmat ja ikääntyvien kotona selviytyminen, Tietokeskuksen selvitys 4/2003
26 Terveystieteiden tutkimuskeskus, Analysointi ja tutkimusraportointi - osasto 1 STRADA, Thulin, Neasa, VTI raportti 644/2009
27 Talvi-pyöräilyn laajuus, motiivit, esteet ja terveysvaikutukset, LVM 2003
28 More effective winter maintenance method for cycleways, Anna Bergström PhD thesis 2002
29 Cirkulärs sytt på cykelvägar standard Trafikgruppen i Örebro och Linköping, VTI rapport 585 / 2007
30 Poljan - kartoitus 2014 antakati, Pyöräilytieteen kunnossapito-kannatus, Timo Pentti 2014

Kuva: Kulttuurin.fi

Kuva 3 Laadukas jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnossapito on kannattava investointi ([Bikenomics - pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi](#))

“Oulun mallin” yhtenäisen pääreittiurakan kustannukset ovat lisäksi Tampereen tasoonkin nähden varsin maltilliset 3200 e/km vuodessa. [Käyttäjäpalautte](#) mallista on todella tyytyväistä.

Dokumentin aluksi esittämämme vertailutaulukon lähdetiedot:

Lähteet:
1. https://www.ouka.fi/oulu/kadut-kartat-ja-liikenne/katujen-kunnossapito
2. https://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/katujen-rakentaminen-ja-kunnossapito/katujen-kunnossapito/kunnossapitoluokat-ja-urakka-alueet.html
3. https://tampere.cloudnc.fi/download/noname/%7B6da2b978-61b6-486f-9919-a63a51e9a962%7D/5476953
4. http://jultika.oulu.fi/files/nbnfioulu-201909182885.pdf

Tampereen polkupyöräilijät ry

Heikki Kerppilä, puheenjohtaja
pj@tarakka.fi, p. 0407530069

Lisätietoja myös:

Joonas Olli
joonas.oli@tarakka.fi, p. 0404119213