

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Aika 13.06.2022, klo 15:45 - 16:20

Paikka Kaupunginvaltuuston istuntosali ja sähköinen kokous

Käsitellyt asiat

§ 7 Valtuustokysely koskien Tampereen kaupungin jalkakäytävien ja pyöräteiden talvikunnossapidon kehittämistä - Liban Sheikh

§ 8 Valtuustokysely koskien kaupunkipyöräkokeilun alasajoa - Ilkka Sasi

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Saapuvilla olleet jäsenet

Nurminen Ilmari, puheenjohtaja
Sasi Ilkka, 1. varapuheenjohtaja
Mustakallio Jaakko, 2. varapuheenjohtaja
Aaltonen Mikko, 3. varapuheenjohtaja
Aaltonen Teemu
Ahonen Reeta, varajäsen
Aleksovski Atanas
Alppi Ulla-Leena
Caglayan Merve
Dundar-Järvinen Aila
Eskelinen Riina-Eveliina
Evilä Tommi
Grönroos Arto
Halonen-Saari Miila
Hanhela Milka
Hanhilahti Vilhartti
Helimo Matti
Hiitti Antti
Höyssä Matti
Ikonen Anna-Kaisa
Ivanoff Antti
Julin Sofia
Jussila Anne-Mari
Jäntti Aleks
Järvenpää Elina
Järvinen Matti
Järvisalo Vilma
Kaivonen Kirsi
Kaleva Lassi
Kampman Ulla
Kostiainen Leena
Krasniqi Brigita
Kummola Kalervo
Leino Ida
Liimola Anne, varajäsen
Loukaskorpi Johanna
Lyly Lauri
Machaal Mahmoud, saapui 15:57
Markkanen Jouni
Minkkinen Minna
Porttikivi Ilkka
Puisto Sakari
Pursiainen Sirpa
Raevaara Arne
Rokosa Inna
Salmi Pekka
Salmijärvi Mirja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Sheikh Liban
Stenhäll Jaakko, saapui 16:07
Suomela Iiris
Taina Anneli
Tanus Sari
Tapio Noora
Vikman Sofia

Muut saapuvilla olleet

Kaunisto Kalle, hallintosihteeri, sihteeri
Aarnio Jouko, kaupunginlakimies
Kannonlahti Katja, viestintäjohtaja
Kyötilä-Vettenranta Tiina, hallintolakimies
Perämaa Juha, lakimies
Yli-Rajala Juha, konsernijohtaja

Poissa

Gustafsson Jukka
Haapa-aho Olga
Kiviranta Joonas
Kivistö Anneli
Marin Sanna
Moisander Antti
Molari Anni O
Ovaska Jouni
Puolimatka Marika
Rajala Petri
Sareila Hanna
Tynkkynen Oras
Vallin Veikko
Vigelius Joakim
Viitanen Pia

Allekirjoitukset

Ilmari Nurminen
Puheenjohtaja

Kalle Kaunisto
Sihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 7

Valtuustokysely koskien Tampereen kaupungin jalkakäytävien ja pyöräteiden talvikunnossapidon kehittämistä - Liban Sheikh

TRE:2721/10.00.01/2022

Valmistelija / lisätiedot:
Milko Tietäväinen

Valmistelijan yhteystiedot

Rakennuttamisjohtaja Milko Tietäväinen, puh. 040 506 8600, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Merkittiin.

Perustelut

Liban Sheikhin valtuustokysely siirtyi valtuuston kyselytunnilta 11.4.2022.

Liban Sheikhin valtuustokysely

Kysymyksen tausta

Tampereen kaupungin jalkakäytävien ja pyöräteiden talvikunnossapito on kerännyt useana vuonna runsaasti kritiikkiä. Jalkakäytävien ja pyöräteiden riittämätön laatu huolestuttaa myös arjen esteettömyyden osalta, sillä kunnossapidon puutteet haittaavat erityisesti apuvälineillä liikkuvia, liikuntarajoitteisia ja iäkkäitä kuntalaisia.

Palautetta jalkakäytävien ja pyöräteiden heikosta kunnosta on tullut päättäjille myös kuluneena talvena. Havainnollistaen voisi todeta, että keskeisillä autoliikenteen reiteillä ajoradat ovat tunnollisesti suolattuja, höylättyjä ja aurattuja, kuten kuuluu olla. Samalla vieressä sijaitsevat jalkakäytävät ja pyörätiet ovat kuitenkin lähes järjestelmällisesti peilijäissä sekä sulaneiden ja uudelleen jäätyneiden jäisten urien halkomia.

Tilanne on ristiriidassa kaupungin strategisten tavoitteiden kanssa. Kaupunkistrategiaan on kirjattu kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden nostaminen valtuustokaudella.

Laadunvalvonta

Tampereen kaupunki on ottanut käyttöön kaupunkiseudun yhteiset kunnossapidon tehtäväkortit joissa on määritelty kohtuulliset toimenpiderajat ja -ajat jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnossapidolle. Tehtäväkorteissa on toisin sanoen määritelty kuinka monen senttimetrin lumisateen jälkeen auraamaan on lähdettävä ja miten lyhyessä ajassa tuo auraus on suoritettava. Myös sohjon poistamiselle on senttimetri- ja tuntirajat ja myös kunnossapitolaki vaatii huomioimaan jalankulun, polkupyöräilyn ja esteettömyyden tarpeet.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kuitenkaan näitä Tampereen kaupungin itse määäämiä toimenpiderajoja ja -aikoja ei kunniakkaasti noudateta. Suorittamatta jää erityisesti sohjon poistaminen plussakelin aikana. Kun tämä sohjo sitten jäätyy täynnä pyörän renkaiden uria ja jalanjalkia on lopputuloksena erittäin vaarallinen, kulkijoille esteellinen ja epätas-arvoinen sekä kaupungille liukastumistapaturmineen kallis, liikkumisympäristö.

Tampereen kaupungin jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnossapidon haaste ei vaikuttaisi siis olevan ensisijaisesti talvihuollon kriteereissä, vaan merkittävää on noudatetaanko näitä määriteltyjä kriteereitä. Kaupungin pääreittien pyöräteiden ja jalkakäytävien talvikunnossapidon muuttamisesta Oulun mallin mukaiseksi on tehty myös valtuustoaloite. Valtuustoaloite, joka tähtää laadunvalvonnan kehittämiseen, on edelleen käsittelyssä.

Vaikutukset

Talvikunnossapidon puutteista ja ilmiön vaikutuksista on kuluvana talvena kirjoitettu myös lehdissä. Esimerkiksi Aamulehti uutisoi joulukuussa 2021 kävelyteiden runsaan liukkauden aiheuttamasta ruuhkasta TAY:siin sekä lukuisista kaatumisvammoista (1). Tammikuussa 2022 taas kirjoitettiin Acutan hälyttäneen lisää työntekijöitä töihin koska liukastumiset työllistivät voimakkaasti (2). Kunnossapidosta säästäminen ilmeneekin moninkertaisesti Tampereen seudun sairaanhoidon kustannusten nousuna.

Samalla vaikeakulkuiset sekä liukkaat jalkakäytävät ja pyöräreitit haittaavat esimerkiksi kuntalaisten työmatkoja ja vievät motivaatiota vähäpäästöisiltä liikkumismuodoilta. Riittävän laadukas kulkuverkosto on myös kysymys esteettömyydestä ja reittien laadukas talvihuolto edistää parhaimmillaan kuntalaisten arjen aktiivisuutta ja osallistumismahdollisuuksia.

Tämän pohjalta kysyn seuraavaa:

- Mihin toimenpiteisiin Tampereen kaupunki ryhtyy jalkakäytävien ja pyöräteiden riittävän laadukkaan talvikunnossapidon varmistamiseksi ensi talvena (2022-2023)?
- Kuinka urakoitsijoiden työn laatua valvotaan? Miten laatupoikkeamiin puututaan ja miten varmistetaan urakoitsijoiden halu tuottaa mahdollisimman hyvää työnjälkeä?
- Entä kuinka kaupunki turvaa jalkakäytävien ja suojateiden esteettömyyden?

(1) Liukkaus ruuhkautti Taysin päivystyksen Tampereella sunnuntaina: lähes 100 kaatumisvammoja saanutta Acutaan, useat tarvitsivat leikkaushoitoa. (Aamulehti 20.12.2021). <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008488418.html>

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

(2) Acuta ruuhkautui liukastuneista – Perjantaille hälytettiin lisävoimia. (Aamulehti 14.1.2022). <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008539361.html>

Apulaispormestari Aleksi Jäntin vastaus Liban Sheikhin valtuustokyselyyn:

Tampereen kaupunki hankkii katu- ja muiden yleisten alueiden talvikunnossapidon Tampereen Infra Oy:ltä niin sanottuna kokonaispalveluna, joka sisältää muun ohella kunnossapitotöiden valvonnan. Talvikaudella 2021–2022 väylien talvikunnossapidossa on ollut laajalti haasteita: kunnossapitoa ei monin paikoin ole saatu suoritettua asetettujen laatuvaatimusten mukaisesti ja laatupoikkeamat ovat olleet merkittäviä. Haasteita on ollut käytännössä väylien talvikunnossapidon jokaisella osa-alueella (mm. auraus, liukkaudentorjunta, sohjon ja polanteen poisto, suojateiden esteettömyys ja turvallisuus, töiden omavalvonta). Toisaalta voidaan todeta, että useilla alueilla kunnossapito on suoritettu varsin laadukkaasti. Alueiden väliset laatuerot ovatkin olleet merkittäviä. Yleisesti voidaan todeta, että yleisten alueiden kunnossapidossa ei olla talvikaudella 2021–2022 onnistuttu. On toki myös tunnistettava, että talvikauden olosuhteet ovat ajoittain olleet erittäin haastavat (erityisesti mittavat ja peräkkäiset lumisateet).

Tampereen kaupunki on reklamoinut Tampereen Infra Oy:lle talvikunnossapidon laadusta. Tampereen Infra Oy on osapuolten välisissä neuvotteluissa tuonut esille, että sen näkemyksen mukaan kunnossapidon rahoitus ei mahdollista riittäviä resursseja, jotta talvikunnossapito saataisiin järjestettyä asetettujen laatuvaatimusten mukaisesti. Todettakoon, että Tampereen kaupunki valmistelee kunnossapidon lisärahoitusesitystä. Esitettävällä lisärahoituksella on tarkoitus osaltaan varmistaa kunnossapidon riittävä resursointi ja asetettujen laatuvaatimusten mukainen laatutaso.

On kuitenkin selvää, että rahoitus ei yksistään takaa riittävää laatua. Tampereen Infra Oy:n toiminnassa on tapahduttava merkittäviä muutoksia niin yrityksen johdon ja vastuuhenkilöiden asenteissa kuin myös operatiivisen toiminnan suunnittelussa, toteuttamisessa ja (oma) valvonnassa. Lisäksi muun muassa sidosryhmätoiminta ja palautteen hallinta ovat selviä tunnistettuja kehityskohteita.

Tampereen kaupunki edellyttää, että Tampereen Infra toimii määritellyn kokonaispalvelumallin mukaisesti ja järjestää töiden raportoinnin, (oma) valvonnan ja sidosryhmäseurannan asianmukaisesti. Esimerkiksi polkupyöräilijöiden edustajien kanssa on järjestäytytty ja heidän kanssaan pohditaan yhdessä keinoja jalankulku- ja pyöräteiden kunnossapidon laadun kehittämiseksi. Tampereen kaupunki ja Tampereen Infra Oy ovat sitoutuneet toiminnan jatkuvaan kehittämiseen muun muassa asiakastyytyväisyyden ja -kokemuksen parantamiseksi. On myös selvää, että Tampereen kaupunki tulee tarvittaessa valvomaan kunnossapitoa muun muassa erillisin tiestötarkastuksin ja puuttuu

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

havaitsemiinsa ja/tai muuta kautta (esim. palautekanavat) tietoonsa tulleisiin poikkeamiin käytävissä olevin keinoin. Valvonta- ja seurantatyössä suojatieyhteyksien esteettömyyden ja turvallisuuden varmistaminen ovat keskeisessä roolissa. Tarvittaessa nykyistä toimintamallia (ns. kokonaispalvelumalli) on arvioitava kriittisesti ja pohdittava vaihtoehtoisia kunnossapidon järjestämistapoja.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 8

Valtuustokysely koskien kaupunkipyöräkokeilun alasajoa - Ilkka Sasi

TRE:4474/08.00.01/2022

Valmistelija / lisätiedot:
Mika Periviita

Valmistelijan yhteystiedot

Joukkoliikennejohtaja Mika Periviita, puh. 050 326 7007, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Merkittiin.

Perustelut

Ilkka Sasin valtuustokysely

Tampereen kaupunki käyttää veronmaksajien rahaa julkisen sektorin oman kaupunkipyöräjärjestelmän ylläpitoon. Samanaikaisesti on uutisoitu, että yksityinen toimija on tuomassa omat kaupunkipyöränsä Tampereelle. Nämä markkinoita polkevat kaupunkipyörät maksavat kaupungille nolla (0) euroa.

Itsekin voisin kuvitella käyttäväni kuluttajien tarpeisiin vastaavia kaupunkipyöriä, joiden avulla pääsen turhan telineiden etsinnän sijaan sinne minne haluan. Kaupungin oma kaupunkipyöräjärjestelmä tuntuu soveltuvan lähinnä virkamiespyöräilyyn.

Herääkin kysymys, voitaisiinko kaupungin oma kaupunkipyöräjärjestelmä ajaa alas ja sijoittaa säästetyt eurot esimerkiksi katutilan kunnossapitoon, lapsiperheille ja vanhustenhoitoon.

Kysyn:

1. Tarvitaanko Tampereen kaupungin omaa kaupunkipyöräjärjestelmää, kun markkinoilla on tarjolla toimivampia kaupunkipyöriä?
2. Kuinka paljon kaupungin oma kaupunkipyöräkokeilu on tähän mennessä tullut veronmaksajille maksamaan?

Apulaispormestari Aleksi Jäntin vastaus Ilkka Sasin valtuustokyselyyn:

Apulaispormestari Jäntin vastaus on valmisteltu kaupunkiympäristön palvelualueen joukkoliikenteen palveluryhmän ja liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikön yhteistyönä.

Tampereen kaupungin oma kaupunkipyöräjärjestelmä aloitti kesäkuussa 2021 Lauri Lylyn pormestariohjelman mukaisesti osana joukkoliikennejärjestelmää. Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmään

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

kuuluu 700 kaupunkipyörää ja 95 kaupunkipyöräasemaa. Kaupunkipyöräasemat sijoittuvat keskusta-alueelle, Härmälään, Nekalaan, Kauppiin ja Kalevan alueelle jatkuen Muotialan, Turtolan ja Hallilan kautta aina Hervantaan saakka. Kaupunkipyörien käyttöä varten ladataan Tampereen kaupunkipyörät -sovellus, jolla rekisteröidytään kaupunkipyörien käyttäjäksi ja jolla maksetaan pyörän käytöstä.

Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmän palveluntuottajaksi valikoitui Kaupunkipyörä Vantaa Oy vuonna 2020 järjestetyn tarjouskilpailun tuloksena. Kaupunkipyöräjärjestelmä hankitaan palveluna ja sopimuksen pituus on neljä vuotta. Lisäksi hankintaan sisältyy optiona maksimissaan 3 vuoden jatkoaika. Palvelun hinta neljän vuoden ajalta on kiinteä ja yhteensä noin 1,4 miljoonaa euroa. Palvelu maksetaan vuosittain maksupostien mukaisesti. Kolmen vuoden mahdollinen jatkoaika ei aiheuta lisäkustannuksia palvelun osalta.

Kaupunkipyörien operoinnista ja asiakaspalvelusta vastaa Tampereen Sarka Oy, joka on Tampereen kaupungin omistama sosiaalinen ja yhteiskunnallinen yritys. Tampereen Sarka Oy työllistää pitkäaikaistyöttömiä ja osatyökykyisiä ihmisiä omiin palveluihinsa ja auttaa heitä työhönvalmennuspalvelun avulla eteenpäin jatkotyöllistymisessä. Sarkalle korvattavat palvelusta aiheutuvat vuosittaiset kustannukset ovat noin 375.000 euroa. Sopimus Tampereen Sarka Oy:n kanssa on voimassa toistaiseksi ja voidaan irtisanoa 6 kuukauden varoitusajalla.

Kaupunkipyöräjärjestelmä saa tuloja markkinointi- ja mainosyhteistyöstä sekä käyttömaksuista. Tampereen kaupunki teki 7.4.2021 hankintapäätöksen Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmän brändäys-, markkinointi- ja mainoskumppanuudesta Pirkanmaan Osuuskaupan kanssa. Sopimus on 2 vuotinen ja siihen sisältyy mahdollisuus jatkaa sopimusta viideksi lisävuodeksi. Vuoden 2022 aikana mainos- ja käyttömaksutuloja syntynee arviolta 150.000 euroa.

Nykyisen kaupunkipyöräjärjestelmän lakkauttaminen kesken sopimuskauden ei tuo kaupungille merkittäviä säästöjä, koska kaupunkipyöräjärjestelmäpalvelun kustannukset 1,4 miljoonaa euroa on maksettava sopimuksen mukaisesti. Operoinnista ja asiakaspalvelusta syntyvät kustannukset lakkautuvat mutta vastaavasti loppuvat myös mainos- ja käyttäjämaksutulot.

Kyselyssä viitataan markkinaehtoisiin kaupunkipyöräjärjestelmiin. Niistä ei ole vielä Suomessa kovin paljoa kokemuksia. Tampereellakin tällainen järjestelmä on aiemmin ollut mutta tällä hetkellä ei markkinaehtoisia järjestelmiä meillä ole. Sähköpotkulautojen suuren suosion vuoksi on odotettavissa, että myös markkinaehtoisia kaupunkipyöräjärjestelmiä tulee enemmän markkinoille. Tänä vuonna niitä on lanseerattu mm. Ouluun, Vaasaan ja Jyväskylään. Tätä kehitystä on syytä seurata.

Järjestäessään kaupunkipyöräpalvelun itse kaupunki voi päättää järjestelmän palvelutasosta, asiakashinnoista ja pelisäännöistä.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kaupunkipyöräjärjestelmä on osa kestävästä liikennejärjestelmästä ja toimii lähtökohtaisesti pyöräilyä lisäävänä mutta oikein suunniteltuna ja hinnoiteltuna peruspalveluna myös joukkoliikenteen jatkeena lisäten näin kestävien kulkumuotojen osuutta.

Valtuustokyselyssä viitataan mm. markkinoilla olevien markkinaehtoisten pyöräjärjestelmien asemattomuuden hyötyihin. Yksittäisen henkilön näkökulmasta asemattomuus on hyvä ja joustava asia. Kokonaisuuden kannalta se on kuitenkin ongelmallista, sillä asemattomuus johtaa tyypillisesti kaupunkitilan väärinkäyttöön, kun pyörän voi jättää lähes minne vaan. Asemallisessa järjestelmässä kaupungin tärkein resurssi eli tila on käytetty tehokkaasti. Pyörät pysyvät siisteissä riveissä. Lisäksi asemallisessa järjestelmässä etenkin vakiokäyttäjät voivat suurella todennäköisyydellä luottaa siihen, että pyörä on saatavissa samasta paikasta. Tämä luo ennakoitavuutta.

Palvelutason määrittelyssä kaupunki voi oman järjestelmän osalta ottaa huomioon palvelualueen muodostamisessa paljon eri tekijöitä, esim. pääsyn tehokkaan joukkoliikenteen vaikutusalueelle.

Nykyisen kaupunkipyöräjärjestelmän lopettaminen kesken sopimuskauden ei ole saatavien hyötyjen näkökulmasta tarkoituksenmukaista. Nykyisellä järjestelmällä on tällä hetkellä lähes 4000 käyttäjää ja käyttäjämäärä kasvaa viikoittain sadoilla uusilla käyttäjillä. Nykyistä järjestelmää on tarpeen kehittää edelleen ainakin vuoden 2024 loppuun saakka, jolloin perussopimuskausi päättyy. Palvelualueen laajentaminen, sähköpyörien mukaanotto ja hinnoitteluyhteistyö joukkoliikenteen kanssa ovat ainakin mietittäviä asioita omaa järjestelmää kehitettäessä. Oman järjestelmän kehittämisen rinnalla on tarpeen seurata kaupunkipyörämarkkinan kehitystä ja sen myötä aukeavia yhteistyömahdollisuuksia.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§7, §8

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)