

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Aika 16.03.2020, klo 15:30 - 15:38

Paikka Kaupunginvaltuuston istuntosali

Käsitellyt asiat**§ 6****Valtuustokysely koskien katupölyhaittojen ehkäisyä - Juhana Suoniemi**

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Saapuvilla olleet jäsenet

Ikonen Anna-Kaisa, puheenjohtaja
Dündar-Järvinen Aila, 1. varapuheenjohtaja
Ahonen Reeta
Aleksovski Atanas
Alppi Ulla-Leena
Haapa-aho Olga
Hanhela Milka
Jäntti Aleks
Kaivonen Kirsi
Kiili Kalle
Lindfors Juhapekka, varajäsen
Loukaskorpi Johanna
Lyly Lauri
Markkanen Jouni
Oksanen Lasse
Ollila Riitta
Porttikivi Ilkka
Puisto Sakari
Raevaara Arne
Rauhala Leena
Rokosa Inna
Salmi Pekka
Sasi Ilkka
Schafeitel Yrjö
Sirniö Ilpo
Siuro Petri
Suoniemi Juhana
Tanus Sari
Tapio Noora
Torkkola Sinikka

Muut saapuvilla olleet

Vehmaanperä Karoliina, hallintosihteeri, sihteeri
Asplund Kirsi-Maarit, kaupunginhallituksen jäsen
Kyöttilä-Vettenranta Tiina, hallintolakimies
Perämaa Juha, lakimies

Poissa

Suomela Iiris, 2. varapuheenjohtaja
Aaltonen Mikko, 3. varapuheenjohtaja
Alatalo Mikko
Axén Erkki
Backman Henri
Elovaara Tiina
Friman Väinö
Gustafsson Jukka
Hanhilahti Vilhartti
Helimo Matti

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Höyssä Matti
Ivanoff Antti
Jussila Anne-Mari
Kajan Maija
Kaleva Lassi
Kanerva Esa
Karjalainen Miisa
Kivistö Anneli
Kostiainen Leena
Kummola Kalervo
Liimola Anne
Luoto Heikki
Löfberg Peter
Marin Sanna
Minkkinen Minna
Mustakallio Jaakko
Ovaska Jouni
Parviainen Olli-Poika
Rajala Petri
Rincón Natalia
Stenhäll Jaakko
Taina Anneli
Tulonen Irja
Tynkkynen Oras
Wigelius Ari
Vallin Veikko
Viitanen Pia
Vikman Sofia

Allekirjoitukset

Anna-Kaisa Ikonen
Puheenjohtaja

Karoliina Vehmaanperä
Sihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 6

Valtuustokysely koskien katupölyhaittojen ehkäisyä - Juhana Suoniemi

TRE:1725/11.00.01/2020

Valmistelija / lisätiedot:
Kimmo Myllynen

Valmistelijan yhteystiedot

Kunnossapitopäällikkö Kimmo Myllynen, puh. 040 806 4794, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Merkittiin.

Perustelut

Juhana Suoniemen valtuustokysely:

Viime viikkoina on uutisoitu Tampereen vaarallisen korkeista katupölypitoisuuksista. Katupöly aiheuttaa lähteestä riippuen vähintään kymmeniä jopa satoja ennenaikaisia kuolemia vuosittain. Lisäksi tulevat lievemmat terveyshaitat, jotka aiheuttavat epämukavuuden lisäksi poissaoloja töistä ja koulusta ja heikentävät terveyttä väestötasolla. Katupölyllä on myös merkittävä keskustan vetovoimaa heikentävä vaikutus. Katupölykausi kestää vuodesta riippuen noin kolme kuukautta, eli haitta on ajalliselta kestoaltaan merkittävä.

Katupölyssä on THL:n mukaan muun muassa: tien pinnan ja hiekoitushiekan mineraaleja, autojen jarruista, kytkimistä ja renkaiden nastoista peräisin olevia metalleja, renkaista peräisin olevia kumihiukkasia, kasvijäänteitä, bakteereita ja homeita sekä siitepölyä.

Kun tiet kuivuvat, liikenne nostaa renkaiden talven aikana jauhaman pölyn ilmaan aiheuttamaan haittaa terveydelle ja viihtyvyydelle. Ongelma on huomattava koko keskustan alueella, sisäänajovyylillä ja myös joillakin tonttikaduilla. Erityisesti bussipysäkkien ja risteysten rotvalliin ja keskisaarekkeiden reunat ovat varsinaisia katupölyn pesiä. Pelkkä hiekoitussepin poisto ei riitä torjumaan katupölyä, vaan tiet tulee myös pestä ja harjata hyvin.

THL:n suositusten mukaan avainasemassa on katupölyn nopea siivoaminen. Suositelluissa keinossa on myös mm. alempia nopeusrajoituksia. Tutkija Taina Siposen mukaan: "Kaupunkien päättäjien kannattaisi miettiä kokonaisuutta ja varmistaa, että asianmukaiseen katujen hoitoon, kuten katupölyn tehokkaaseen torjuntaan ja katujen kevätsiivoukseen, on riittävästi tekijöitä ja koneita."

THL:n mukaan katupölyn nopea siivoaminen ei ole kokonaisuutena arvioiden kulu, vaan tuo säästöjä. Katupölyä voitaisiin ehkäistä myös

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

tarttumalla toimeen autoilun kokonaisuoritteiden vähentämiseksi, tieliikennelain kesäkuussa tulevan muutoksen myötä myös nastarenkaiden käyttörajoituksia olisi mahdollista ottaa käyttöön.

<https://thl.fi/fi/-/katupoly-aiheuttaa-paljon-terveyshaittoja-teiden-nopea-siivoaminen-on-avain-haittojen-vahentamiseen>

Valtuustokysymyksenä kysyn:

1) Miksi katujen siivoamista ei ole lauhan ja kostean talven aikana juurikaan tehty, kun on pitänyt olla tiedossa, että kevään katupölykaudesta on tulossa vaikea?

2) Onko suunnitelmissa ottaa käyttöön nastarenkaiden rajoituksia keskusta-alueella?

3) Mitä ovat ne konkreettiset keinot, joilla autoilun aiheuttamia terveyshaittoja vähennettäisiin ja onko valtuuston hyväksymien strategisten linjausten mukainen autoilun vähentäminen työkalupakissa ja miten se aiotaan toteuttaa?

Apulaispormestari Aleksi Jäntin vastaus Juhana Suoniemen valtuustokyselyyn:

1) Miksi katujen siivoamista ei ole lauhan ja kostean talven aikana juurikaan tehty, kun on pitänyt olla tiedossa, että kevään katupölykaudesta on tulossa vaikea?

Katupölyyn liittyvät haitat ovat yleisesti hyvin tiedossa. Sepelinpoisto on Tampereella käynnistynyt yleensä huhtikuun alkupuolella. Tänä keväänä sepelinpoistotyöt ovat käynnistyneet kuitenkin jo maaliskuun alkupuolella, yksittäisiä kohteita on puhdistettu jo helmikuussa. Lisäksi helmi-maaliskuun taitteen kuivalla ajanjaksolla suoritettiin pääväylillä pölynsidontaa (suolaus) katupölyhaittojen vähentämiseksi.

Sepelinpoisto on nostettu kunnossapidossa tärkeäksi kehityssaihioksi. Katujen puhdistus on tyypillisesti kestänyt noin 30 työvuorokautta. Viime vuosina tehtyjen järjestelyjen myötä (mm. urakoinnin järjestäminen ja kalustohankinnat) on muodostunut käsitys, että keruujakson pituutta voidaan lyhentää jopa 5-10 työvuorokaudella kevätkauden olosuhteista riippuen. Täten urakkasopimuksissa on kiristetty sepelinpoistolle säädettyjä työn enimmäiskestovaatimuksia ja erityisesti keskusta-alueella on priorisoitu (paljon ajoneuvo- ja kevyttä liikennettä).

Sepeliä on keliolosuhteiden vuoksi talvikaudella 2019-2020 levitetty viime vuosia merkittävästi vähemmän. Kansallisten tutkimusten mukaan suurin osa (noin 50 %) katupölystä aiheutuu päällysteen (asfaltti) kulumisesta. Kuluva talvikausi on päällysteiden kulumisen kannalta ollut haasteellinen, sillä tienpinnat ovat liki jatkuvasti olleet enemmän tai vähemmän kosteita. Tutkimusten mukaan märän päällysteen kulumisen renkaiden

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

vaikutuksesta on moninkertaista verrattaessa kuivaan päällysteeseen. Edellä kerrotun perusteella on hankalaa arvioida katupölykauden vaikeutta, mutta toistaiseksi ei ole viitteitä, että katupölykausi olisi muodostumassa ainakaan merkittävästi tavanomaista haastavammaksi.

2) Onko suunnitelmissa ottaa käyttöön nastarenkaiden rajoituksia keskusta-alueella?

Nastarenkaiden käyttörajoituksia ei ainakaan toistaiseksi ole Tampereella suunnitteilla. Keskusta-alueella on varsin alhaiset ajonopeudet, jolloin nastarenkaiden päällysteiden kulumista (katupöly) lisäävä vaikutus verrattaessa nastattomiin renkasiin ei ole niin kriittistä kuin suuremmilla ajonopeuksilla. Hengitettävien pienhiukkasten (PM_{10}) määrä on Tampereella pysynyt pääosin viitearvoissa. Esimerkiksi viimeisten vuosien aikana Pirkankadun mittausasemalla vuorokausiraja-arvotason (PM_{10} : 50 $\mu g/m^3$) ylityksiä on tapahtunut alle kymmenen kertaa vuodessa. Vuorokausiraja-arvo saa mittausasemakohtaisesti ylittyä 35 kertaa kalenterivuoden aikana, ennen kuin raja-arvo katsotaan ylittyneeksi. Todettakoon, että yksittäisinä ylityskertoinkin kysymys on yleensä ollut verrattain vähäisestä vuorokausiraja-arvon ylityksestä. Huomionarvoista on myös se, että liikenteen kulkutapajakauma ja henkilöajoneuvoliikenteen määrä muuttunevat keskusta-alueella erityisesti raitiotiekäytävän valmistumisen myötä.

3) Mitä ovat ne konkreettiset keinot, joilla autoilun aiheuttamia terveyshaittoja vähennettäisiin ja onko valtuuston hyväksymien strategisten linjausten mukainen autoilun vähentäminen työkalupakissa ja miten se aiotaan toteuttaa?

Henkilöautoilun kulkutapaosuuden merkittävä vähentäminen vuoteen 2030 mennessä (kestävien kulkumuotojen osuuden nostaminen nykyisestä n. 53%:sta 69%:iin) on liikenteen päästövähennystavoitteiden ja kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelman (SUMP) keskeisiä toimenpiteitä. Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma on strateginen suunnitelma, jossa tarkastellaan ihmisten liikkumistarpeita paremman elämänlaadun näkökulmasta. Ilman merkittäviä henkilöauton kulkumuoto-osuuteen vaikuttavia toimenpiteitä ei ole mahdollista päästä kaupungin asettamiin haastaviin liikenteen päästövähennystavoitteisiin. Kestävä Tampere 2030 -ohjelmassa on asetettu tavoite liikenteen päästöjen vähentämiseen (55 %) ajanjaksolla 2015-2030.

Kaupunki voi vaikuttaa liikkumistarpeeseen muun muassa tiivistämällä kaupunkia ja kaavoittamalla sekoittunutta rakennetta, jossa asuminen, työpaikat ja palvelut ovat lähellä toisiaan. Kaupunki voi vaikuttaa myös joukkoliikenteen palvelutasoon ja käyttövoimaan ja jalankulun sekä pyöräilyn sujuvuuteen. Raitiotiehanke on suuri investointi, joka itsessään vähentää liikenteen päästöjä, mutta johon voidaan kytkeä monia muita liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä, kuten sähköinen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

liityntäliikenne, kaupunkipyörät ja täydennysrakentaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Myös liikkumisen ohjausta ja palveluja kehittämällä voidaan vaikuttaa kaupunkilaisten liikkumistapoihin.

Konkreettisia käynnissä olevia toimenpiteitä edellä mainittujen lisäksi ovat muun muassa keskustan saneeraus hitaan liikkumisen alueeksi, kaupunkipyörähanke, pyöräilybaanojen rakentaminen sekä erilaiset liikkumisen ohjauksen kokeilut. Vuonna 2020 valmistuvissa Kestävä Tampere 2030 -tiekartassa ja SUMP-suunnitelmassa tullaan määrittelemään konkreettiset toimenpiteet kestävä liikkumisen edistämiseksi.