

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kaupunginvaltuusto, § 24, 21.02.2022
Yhdyskuntalautakunta, § 356, 30.11.2021
Kaupunginhallitus, § 36, 31.01.2022

§ 24

Valtuustoaloite tärkeimpien kevyenliikenteenväylien kunnossapitourakoiden muuttamiseksi reittikohtaisiksi ja sohjonpoiston lisäämiseksi aurauskriteereihin - Juhana Suoniemi

TRE:2239/08.00.01/2018

Kaupunginvaltuusto, 21.02.2022, § 24

Valmistelija / lisätiedot:
Mikko Nurminen

Valmistelijan yhteystiedot

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

Lisätietoja päätöksestä

Kaupunginlakimies Jouko Aarnio, puh. 040 514 4884, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Päätösehdotus

Juhana Suoniemen valtuustoaloite ja siihen annettu yhdyskuntalautakunnan lausunto merkitään tiedoksi.

Aloite ei anna aihetta muihin kuin lausunnossa mainittuihin toimenpiteisiin.

Tiedoksi

Juhana Suoniemi, Kimmo Myllynen

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Yhdyskuntalautakunta, 30.11.2021, § 356

Valmistelijat / lisätiedot:
Milko Tietäväinen

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.
Esittelijä: Mikko Nurminen, Johtaja

Päätösehdotus oli

Esitetään kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuuston päätettäväksi:

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Juhana Suoniemen valtuustoaloite ja siihen annettu lausunto merkitään tiedoksi.

Aloite ei anna aihetta muihin kuin lausunnossa mainittuihin toimenpiteisiin.

Perustelut

Juhana Suoniemen 19.3.2018 jättämässä valtuustoaloitteessa – jäljempänä aloite – on esitetty, että epävarmuuden välttämiseksi ja kunnossapidon parantamiseksi tärkeimpien kevyen liikenteen väylien (jäljempänä jalankulku- ja polkupyörätie) kunnossapitourakoiden muuttamista reittikohtaisiksi tutkittaisiin ja kunnossapitokriteereihin lisättäisiin ohjon poistoa koskevat kriteerit kaikissa kunnossapitoluokissa. Aloitetta on perusteltu kaupunkistrategian kulkumuoto-osuustavoitteilla ja siinä on tuotu esille, että aamuisin työmatkan kulkutapavalintaa tehtäessä pitää voida luottaa, että väylät ovat luvatussa kunnossa luvattuun aikaan, millä viitataan kunnossapitoluokkiin ja niiden kriteereihin sekä laadun että toimenpideaikojen suhteen.

Aloitteessa on esitetty, että käytännössä aina kovemman lumipyryn sattuessa kunnossapito sakkaa, eikä (laatu)tavoitteisiin päästä yhdenkään reitin osalta. Merkittäväksi ongelmaksi aloitteessa on nostettu kunnossapidon laatuero: osa matkasta voi käytettävyydeltään olla hyvälaatuista ja osa heikkolaatuista, mikä aloitteen mukaan aiheuttaa epävarmuutta niille, joiden ensisijainen liikkumistapavalinta on pyöräily tai kävely. Toiseksi merkittäväksi ongelmaksi aloitteessa on mainittu jalankulku- ja pyöräteiden ohjoontuminen ja esille on nostettu puutteelliset kunnossapitotoimenpiteet ja toimintatavat ohjon muodostuttua. Aloitteessa viitataan esimerkinomaisesti vuoden 2018 maaliskuun puolivälin olosuhteisiin. Aloitteen mukaan ohjon poistolle ei ole (laatu)kriteereitä.

Seuraavassa todetaan joitakin kulkutapaosuuksiin liittyviä asioita, minkä jälkeen käsitellään kunnossapidon alue- ja reittikohtaisuutta sekä käyttäjien tietoisuutta väylien käytettävyydestä. Lopuksi käsitellään ohjon poistoa ja siihen liittyviä laatuksiteereitä.

Yleisesti voidaan todeta, että kulkutapaosuuksien kehittyminen ei ole sidoksissa pelkästään talvikunnossapidon laatuun. Kulkutapaosuuksiin vaikuttaa väylien kunnossapidon/käytettävyyden ohella useat muutkin tekijät kuten reitistöt, talven keliolosuhteet ja vaihtoehtoisten kulkumuotojen kirjo, saavutettavuus sekä kustannustaso. Todettakoon, että esimerkiksi viimeisen viiden vuoden aikana talvipyöräilijöiden määrä on Tampereella lähes kolminkertaistunut. Asiantuntija-arvion mukaan tuleville vuosille ennakoitaan vastaavan suuntaista kehitystä. Kaupunki on kehittänyt talvikunnossapidon vuosittaista (asiakas)tyytyväisyyskyselyä siten, että nykyisin kyselyn tuloksena saadaan tyytyväisyyttä kuvaavat luvut vastaajien pääasiallisen liikkumismuodon mukaan. Talvikautta 2020–2021 koskeneen kyselyn mukaan esimerkiksi kävellen ja pyöräillen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

pääosin liikkuneiden vastaajien tyytyväisyys talvikunnossapidon laatuun oli vastaavalla tasolla kuin pääosin autolla ja joukkoliikenteellä liikkuneiden vastaajien.

Kunnossapidon alue- ja reittikohtaisuutta on tarkasteltu ja tarkastellaan jatkuvasti osana kunnossapidon järjestämistä. Todettakoon alkuun, että nykyisin ainoastaan yksittäisiä merkittäviä laatukäytäväosuuksia (esim. Nuolialantie–Hatanpään valtatie) hoidetaan reittiluonteisesti yli kunnossapidon alueurakkarajojen. Yhtenäisten reittien muodostumista toteutetaan muun muassa alueurakkarajoja muuttamalla – esimerkiksi Kalkun urakka-alueen laajentuminen Tesoman urakka-alueeksi ja sen yhdistyminen myöhemmin Lielahden urakka-alueeseen – jolloin urakka-alueiden sisälle muodostuu ehyitä, yhtenäisiä väyläkokonaisuuksia. Lisäksi urakka-alueiden sisällä suunnitellaan tarkoituksenmukainen toimenpidejärjestys huomioiden muun ohella ehyet reitit. Yleisesti aamun työmatkaliikennettä edeltävää kunnossapitoa toteutetaan pääosin alueluonteisesti, kun lumikertymästä riippuen alueet ja paikat pyritään saattamaan kaikilta osin tyydyttävästi liikennöitävään kuntoon (laaja-alaiset kunnossapitotoimenpiteet). Iltapäiväliikennettä (huipputunnit) edeltävää kunnossapitoa toteutetaan enemmän reittikohtaisesti, sillä päiväaikaan ajoittuvien lumisateiden jälkeen pyritään auraamaan merkittävät jalankulku- ja polkupyörätieyhteydet (kunnossapitoluokat A+ ja A) ennen työmatkapaluuliikennettä, kun taas katujen ajorataosuudet tavanomaisilla lumisateilla pysyvät tyydyttävästi liikennöitävässä kunnossa moottoriajoneuvoliikenteen syrjäyttäessä ja tiivistäessä lunta. Katujen ajorataosuuksilla kunnossapitotoimenpiteet pyritään ajoittamaan hiljaisen liikenteen aikaan, jotta työ saadaan suoritettua laadukkaasti aiheuttamatta liikenteelle tarpeetonta häiriötä.

Liikenneväylien talvikunnossapitoon sisältyvät tehtäväkokonaisuudet – muun muassa lumen ja sohjon poisto, liukkaudentorjunta ja liukkaudentorjuntamateriaalin poisto – on määritelty ja sisällytetty kunnossapidon sopimukseen. Laatutason määrittelystä vastaa Tampereen kaupunki ja operatiivisesta toiminnasta Tampereen Infra Oy (jäljempänä myös yhtiö). Kaupungin ja yhtiön (osapuolet) välinen työnjako kunnossapidon osalta on määritetty kaupunginvaltuuston (kv) päätöksessä (kv § 91/17.6.2019) ja osapuolten välisissä sopimuksissa. Todettakoon, että kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisella työnjaolla tavoitellaan osaltaan entistä parempaa ja yhtenäisempää laatutasoa, kun operatiivinen toiminta on koko kaupungin alueella keskitetty yhden toimijan (yhtiö) johdettavaksi. Kunnossapidon (kokonais) palvelusopimuksella yhtiö on veloitettu huolehtimaan operatiivisen toiminnan ohella palautteen hallinnasta ja sidosryhmien osallistamisesta. Kunnossapitoa koskevat asiakaspalautteet esimerkiksi ohjautuvat joko suoraan tai ne ohjataan yhtiön vastattavaksi. Yhtiö sopii yhteistyössä kaupungin edustajien kanssa talvihoidon jatkuvasta seurannasta (menettelytavat) ja yhteisestä arvioinnista seuraavien sidosryhmien kanssa: liikennöitsijät (joukkoliikenne), polkupyöräilijät ja jalankulkijat (esteettömyys). Joitakin järjestäytymispalavereja on jo pidetty.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kaupunki on yhteistyössä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa keskustellut pyöräilyn (seudullisten) pääreittien laatutasosta yli hallintorajojen (kadunpito vs. tienpito). Tarkastelun lähtökohtina ovat olleet yhteishankinta ja/tai laatukriteerien yhtenäistäminen sekä aiempaa tiiviimmät yhteistyömallit ja osallistumismenettelyt. Lisäksi keskusteluissa on noussut esille mahdollisuus tehdä muutoksia hoitovastuun rajoihin mahdollisimman yhtenäisen lopputuloksen aikaansaamiseksi. Ainakaan toistaiseksi ei olla käynnistetty hallintorajat ylittävää yhteishankintaa, vaan on päädytty keskittymään muihin mainituista aiheista.

Yleisenä huomiona voidaan todeta, että alueurakka- ja/tai hallintorajat ylittävän reittikohtaisen kunnossapidon toteuttamisessa ei kunnossapidon suunnittelun ja järjestämisen kannalta ole kyse vain tarkasteltavasta jalankulku- ja polkupyörätieyhteydestä. Esimerkiksi pidempi väyläosuus vaihtelee käytännössä aina siten, että osalla matkaa jalankulku- ja polkupyörätie on erotettu kadun ajoradasta ainoastaan reunatuella, kun osalla matkaa väylää erottaa ajoradasta esimerkiksi katuviherkaista. Katupoikkileikkauksessa, jossa kadun ajorataa ja jalankulku- ja polkupyörätietä erottaa ainoastaan reunatuki, kunnossapitotoimenpiteet on ajallisesti ja kalustollisesti yhteen sovitettava laatutason varmistamiseksi, kun ajoradalta ensin aurataan lumet reunatuen/jalankulku- ja polkupyörätien reunaan ja siitä edelleen väylän taustalle (lumitila). Toisin sanoen jalankulku- ja polkupyöräteiden kunnossapito on suunniteltava yhdessä ajorataosuuksien kunnossapidon kanssa tapauskohtaisesti. Täten kyse on lähtökohtaisesti aina kunnossapidon alueellisesta suunnittelusta.

Väylien käytettävyyteen ja käyttäjien tietoisuuteen sekä informointiin liittyen voidaan todeta, että kaupunki on jo verraten pitkään välittänyt tietoa väylien käytettävyydestä avoimessa karttarajapinnassa (internet) perustuen työkoneisiin asennettuihin GPS-laitteisiin ja niiden kautta välittyviin sijainti- ja työlajitietoihin (auraus- ja liukkaudentorjuntatoimenpiteet). Aiemmin kaupungin tasolla on ollut katvealueita, mutta nykyisin tiedot saadaan rajapinnalle koko kaupungin alueelta. Todettakoon kuitenkin, että rajapinnan kautta välittyvä tieto on vielä siinä mielessä rajallista, että ajoratojen ja jalankulku- ja polkupyöräteiden toimenpiteitä ei ole ainakaan toistaiseksi voitu GPS-tarkkuudesta johtuen erottaa toisistaan sellaisessa katupoikkileikkauksessa, jossa kulkumuotoja erottaa ainoastaan reunatuki. Lisäksi jatkuvien lumisateiden aikaan tieto viimeisestä aurostoimenpiteestä ei yksin riitä kuin välittämään suuntaa-antavaa tietoa väylän käytettävyydestä. Lähitulevaisuudessa voi olla mahdollista yhdistellä eri tietolähteistä saatavia tietoja – esimerkiksi GPS-tiedot ja paikallinen säädata – siten, että väylien käytettävyydestä pystyttäisiin viestimään nykyistä luotettavammin ja visuaalisemmassa muodossa. Mahdollisuuksia kartoitetaan yhteistyössä asiantuntijoiden ja järjestelmätoimittajien kanssa.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Sohjon poistoon liittyen voidaan todeta, että kaupungilla on aloitteen laadintahetkellä ja myös sen jälkeen ollut käytössä talvikunnossapitoa koskevissa sopimuksissa kunnossapitoluokkakohtaiset laatuvaatimukset. Nykyisin kaupunki noudattaa liikennealueiden kunnossapidossa Tampereen kaupunkiseudun kuntien ja ulkopuolisten asiantuntijoiden yhteistyössä laatimaa tuotteistusta, jossa on muun muassa kuvattu kunnossapitoluokkakohtaiset laatuvaatimukset. Sohjon poiston laatuvaatimukset on esitetty liitteessä. Kaupungin näkemyksen mukaan laatuvaatimukset ovat riittävät.

Tampereen kaupunki on systemaattisesti seurannut talvihoidon laatua, talviolosuhteiden vaikeutta sekä talvihoidon kustannuksia vuodesta 2001 lähtien. Seurannan historiassa vain talvikaudet 2010–2011 ja 2011–2012 ovat olleet lumen aurauksen näkökulmasta haastavampia kuin talvikausi 2017–2018, johon aloitteessa osin viitataan. Pyrypäiviä talvikaudella 2017–2018 oli viisi kappaletta, kun esimerkiksi kyseistä talvikautta edeltäneenä talvena niitä ei ollut ainuttakaan. Pyyrypäiväksi katsotaan päivä, jonka aikana lunta kertyy maahan yli kahdeksan senttimetriä (8 cm). Sohjon muodostumisen kannalta kriittistä on talven lumikertymä, lumisateiden intensiteetti ja ajoittuminen sekä kelivaihteluiden äkillisyys, erityisesti mahdolliset talviaikaiset vesisateet.

On selvää, että kunnossapitäjät pyrkivät kelimuutoksia ennakoiden ehkäisemään sohjon muodostumista muun muassa poistamalla väylille kertynyttä lumipolannetta. Sohjoa voisi luonnehtia kunnossapitäjän viholliseksi, sillä väyliä sohjoontuminen johtaa runsaaseen palautemäärään ja lisäksi esimerkiksi jäätyvä sohjokerros vaatii yleensä ylimääräisiä toimenpidekertoja ja aiheuttaa siten ylimääräisiä kustannuksia. Vuoden 2018 maaliskuun puolivälin olosuhteet, joihin aloitteessa viitataan, olivat runsaslumisen talven, sään lauhtumisen ja räntä-/lumisateen (kertymä noin 10 cm) jäljiltä hetkellisesti sen kaltaiset, että väylille muodostui paikoin sohjoa. Kyseisenä ajankohtana suoritettiin laadunvalvontaa pistokokein koko kaupungin alueella, valvontaraporttien mukaan tilanne väyläverkolla oli yleisesti ottaen kohtuullisen hyvä. Yleensä laatuvaatimukset esiintyy kuvailun kaltaisissa olosuhteissa jonkin verran, mutta pääosin väyläverkko saadaan kohtuullisessa aikaikkunassa vähintään tyydyttävästi liikennöitävään kuntoon.

Kaupunki toteaa, että väyliä mahdollisimman yhtenäisen laatuvaatimustason keskeinen tavoite. Yhteenvetona ja päätelmänä edellä kerrottuun pohjautuen voidaan todeta, että kaupungin näkemyksen mukaan ei ole tarkoituksenmukaista tehdä yleislinjauksia operatiivisen kunnossapidon järjestämistavoista (alue- vs. reittikohtainen kunnossapito), vaan asiaa tulee tarkastella tapauskohtaisesti kokonaisharkintaan pohjautuen. Nykyisen toimintamallin (kunnossapidon kokonaispalvelu) myötä on luontevaa, että ensisijaisesti yhtiö valitsee toimintamallit tapauskohtaisesti, kun sen ohjauksessa toimivat niin omat kunnossapidon työntekijät kuin yksityiset urakoitsijat. Lisäksi on huomioitava, että yhtiö vastaa myös palautteen hallinnasta ja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

sidosryhmien osallistamisesta sekä osaltaan myös osallistumismenettelyjen kehittämisestä. Edellä mainitut tekijät huomioiden yhtiöllä on lähtökohtaisesti parhaat edellytykset arvioida ja toteuttaa erilaisia käytännön toimenpiteitä kunnossapidon järjestämiseksi tarkoituksenmukaisella tavalla. Tämä ei kuitenkaan poissulje sitä, että kaupunki esimerkiksi sopisi seudullisen kevyen liikenteen väylän kunnossapidon yhteishankinnasta ELY-keskuksen ja/tai naapurikuntien kanssa. Lopuksi todettakoon, että sohjon poistolle on kunnossapitoluokakohtaiset laatuksiteerit ja kaupungin näkemyksen mukaan kriteerit ovat riittävät.

Vastauksen ovat yhteistyössä laatineet kaupunkiympäristön palvelualueen ja yhtiön asiantuntijat.

Tiedoksi

kh

Liitteet

1 Liite Yla 30.11.2021 Lumi ja sohjo, laatuvaatimukset
2 Valtuustoaloite

Kaupunginhallitus, 31.01.2022, § 36

Valmistelijat / lisätiedot:
Mikko Nurminen

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.
Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus oli

Esitetään valtuuston päätettäväksi:

Juhana Suoniemen valtuustoaloite ja siihen annettu yhdyskuntalautakunnan lausunto merkitään tiedoksi.

Aloite ei anna aihetta muihin kuin lausunnossa mainittuihin toimenpiteisiin.

Tiedoksi

Juhana Suoniemi, Kimmo Myllynen

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Pöytäkirja asetetaan nähtäväksi 1.3.2022 kaupungin internetsivulle www.tampere.fi

Päätös on lähetetty sähköisesti 1.3.2022.

Asia liitteineen on katsottavissa kaupungin internetsivulla www.tampere.fi. Pyydettyessä ote toimitetaan liitteineen.

Muutoksenhakuviranomainen

Päätökseen ei voi hakea muutosta.

Tampere
01.03.2022

Kalle Kaunisto
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§24

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.)

-etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)