

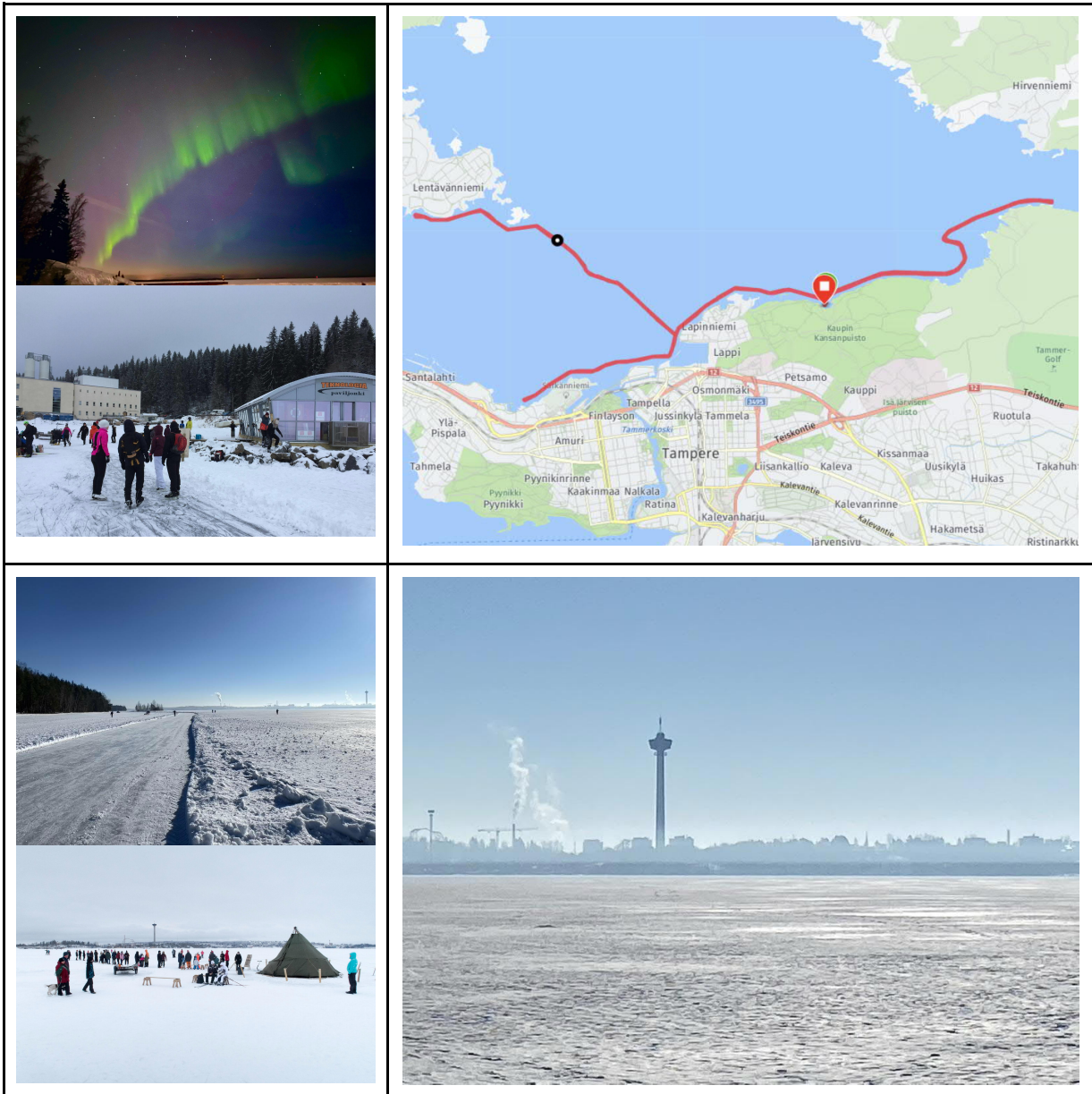
Talven 2022-2023 Luistelurataraportin tiivistelmä ja rahoitusehdotus kaudelle 2023-2024

14.10.2023

Laatijat:

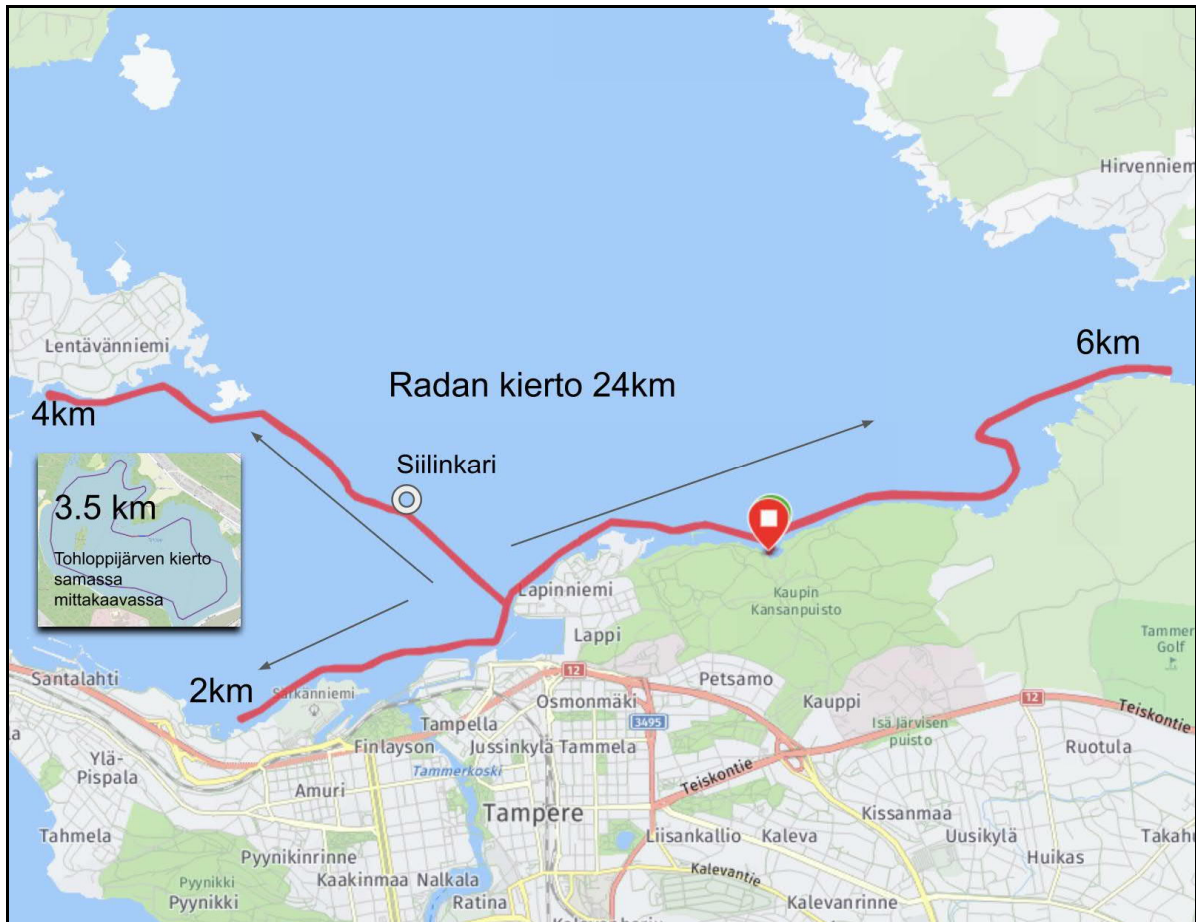
Tuire Tyllilä, Hiking Travel HIT ky

Pekka Tyllilä, Hiking Travel HIT ky



Hiking Travel HIT-toimipiste sijaitsee Kaupin puiston pohjoispuolella Näsijärven etelärannassa.

Näsijärven luistinrata



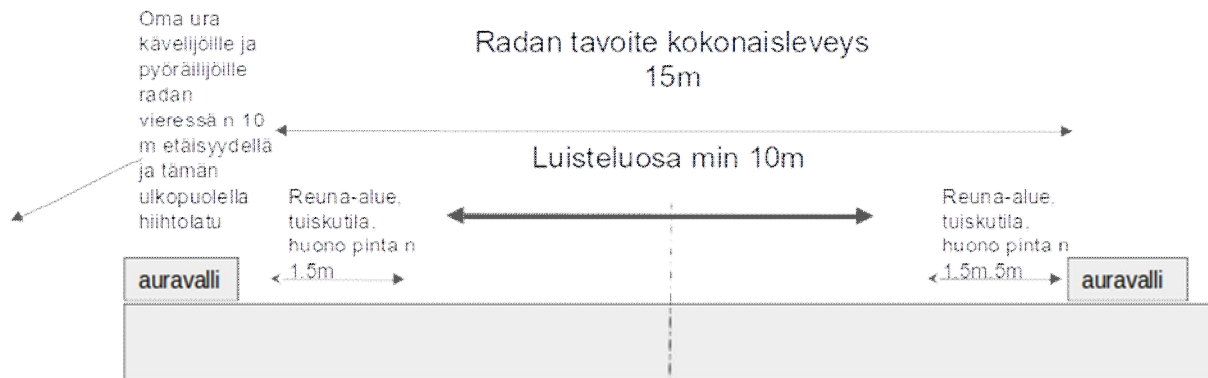
Luisteluradan pituus ympäri luisteltuna on noin 25 kilometriä. Se koostuu kolmesta haarasta. Haarojen risteys on Lapinniemessä. Itähaara 4km on välillä Kaupinoja Toimelan nuotiopaikka. Halkoniemen haara 4km yhdistää Siilinkarin ja Lentävänniemen Rantarataan. Rantarata 4 km kulkee rantaa seuraten Kaupinojalta Onkiniemeen ja Eilanderin uimarantaan. Kaupunginosat yhdistävä rata tarjoaa tamperelaisille luistelumahdollisuuden kävelyetäisyydellä omasta asuinpaikasta tai julkisen liikenteen solmukohtasta. Uusia kaupunginosia voitaisiin vielä lisätä kävelyetäisyydelle radasta jatkamalla Rantarataa Elianderista ja avaamalla kokonaan uusi haara Reuharista Siivikkalan suuntaan rantoja seurailleen.

Kävelyetäisyydellä tässä kuvatusta nykyisestä laajasta radasta asuu vähintäänkin yli 60000 tamperelaista. Tampereen kaupunkialueella olevilla pikkujärvillä vastaava vaikuttavuus tuskin yltää yli 10000 henkilöön.

Radalla liikutaan luistimilla ja potkukelkoilla. Luisteluradalle tulee normaalitalvena arviolta 50000 - 80000 käyttäjäkertaa talven aikana. Myös pyörätuokikelaus tai vastaava kelkkailu on sallittua.

Kaudella 21-22 päädyttiin ratkaisuun, jossa radaan viereen hiihtoladun lisäksi on ajettu kävelyura, jota voivat käyttää myös pyöräilijät ja vapaan tyylin hiihtäjät. Tätä käytäntöä jatkettiin viime talvena. Kun hiihtoladujen ja kävelyuran käyttö lasketaan kokonaisuuteen,

niin käyttäjäkertojen kokonaismäärä on välillä 100000-200000



Kävelybaana ja hiihtolatu sijoitetaan radan viereen rannan/paremman tuulensuojan puolelle

Kuva eri väylien sijoittelusta suhteessa toisiinsa

Turvallista luistelua ja radan teknistä ylläpidettävyyttä varten radan leveydeksi on määräytynyt 10-15 m. Tavoite on aina 15 m. Kymmentä metriä kapeammalta radalta ei joka talvi jään päälle tulvivaa vettä voi poistaa ja lisäksi tulviminen on paljon voimakkaampaa eli radan ylläpito muuttuu ainakin joksikin aikaa mahdottomaksi ja koko rata voi myös peruuttamattomasti tuhoutua (= jäätyvän vesilätäkön päälle muodostuu tuulella jäätyviä lumikinoksia). Mitä leveämpi rata on, niin sitä paremmat edellytykset kovan tuiskun (kinostamisen) jälkeen on radan palauttamiseen. Radan ylläpidon kustannusten kannalta tämä tarkoittaa sitä, että koko kauden ylläpidettävään rataan on koko ajan panostettava huomattava määrä työtunteja. Radalla noudatetaan oikeanpuoleista liikennettä. Radalla voi liikkua potkukelkalla ja luistimilla sekä pyörätulilla.. Leveällä radalla ylläpitoaurauksessa kone pystyy turvallisesti väistämään ulkoilijoita.

Auraus ja kunnossapito

Hiking Travelilla on yli 10 vuoden kokemus auraamisesta ja työhön on kehitetty sopivia täysin uniikkeja aurausvälineitä (linko, höyläävä puskulevy ja höyläävä lana) Koneina on kaksi mönkijää ja tehtävään vuonna 2020 hankittu Avant 530 ja viime talveksi tähän käyttötarkoitukseen sopivaksi rakennettu Honda sarvitraktori, jolla työ voidaan aloittaa jo 7 cm jäällä. Mitä ohuemmalta jäältä lumi päästään auraamaan pois, niin sitä nopeammin pienilläkin pakkasilla rata vahvistuu tehokkaampia koneita kantavaksi.. Lisäksi varhaisella aurauksella varmistetaan radalle paras mahdollinen teräsjää luistelupinta. Silloin jälle ei ole lumikuorman vuoksi ehtinyt tulla lumeen jäätyvää vettä. Koneilla saadaan rata tehtyä ja ylläpidettyä hyvin normaalina talvena. Ylipitkän talven 2022 poikkeuksellisissa rankoissa lumisteissakin selviydyttiin tehtävistä tyydyttävästi. Helmikuussa oli reilun viikon ajan vaikeuksia. Myös viimetalvi oli poikkeuksellisen pitkä, mutta pyryt eivät olleet aivan yhtä haastavia kuin vuotta aikaisemmin. Radan ylläpidosta selvittiin väintään hyvin hieman muutetulla aurausstrategialla.

Tulevalla kaudella ensisijaisia konekannan parannuksia on **sarvitraкторin muuttaminen kelluvaksi**. Tämä parantaa huomattavasti aloitusvaiheen työn turvallisuutta ja on alku tavoitteelle muuttaa koko konekanta kelluvaksi. Toinen kehitystarve on kehittää kävelybaanan tamppamiseen sopiva jyrä. Nyt käytössä oleva lana ei toimi kaikissa olosuhteissa optimaalisesti.

Radan päivittäinen helppo peruskunnossapitotyö, kun lumiolosuhteet sitä edellyttävät, vaatii aikaa 5-7 tuntia ja sisältää ajoa 100-150 kilometriä.

- Auraus 10-15m leveyteen, 2-4 kierrosta koko rata ympäri, 50-100 km (jää kestää Avantin, mönkijällä tupla määrä kierroksia ja työtunteja)
- Perinteisen tyylin hiihtolatujen avaaminen 25 km
- Kävelylväylä 25 km

Alkupalvesta joudutaan auraamaan ensin tehottomalla Sarvitraкторilla ja sitten vähän tehokkaammilla mönkijöillä ennen jään vahvistumista Avantin kestäväksi. Koneiden tehoja voi summittaisesti suhteuttaa toisiinsa siten, että Avant vastaa kahta mönkijää ja mönkijä kahta sarvitraкторia olosuhteissa, joissa pienemmillä koneilla vielä voi rataa työstää. Loppupalvesta tyypillisesti helmikuun puolesta välistä kauden loppuun radan ylläpidon työtunnit syntyvät kasvavassa määrässä radan laadukkaan pinnan ylläpitämisestä höyläämällä ja auravallien linkoamisesta (= kinostamisen ennakkotorjuntaa). Myös rankan lumisateen jälkeen radalle kinostunut lumi joudutaan poistamaan linkoamalla ja se on hidasta. Pahimpien pyryjen jälkeen rataa ylläpidetään usealla koneella. Työtä tehdään tällöin 20-24h vuorokaudessa. Yhden vuorokauden ylittäviin runsaisiin lumisadejaksoihin nykyisten koneiden suorituskyky ei kunnolla riitä. Edellisellä ylipitkällä kaudella rata aiheutti kokonaisuudessaan reilut 1100 henkilötuntia (konetunteja oli vähemmän, koska kaikki radan ylläpitäminen ei ole auraamista), sitä edellisellä vastaavalla kaudella myös yli 1000 h.

Kävelijät tallaavat luisteluradan pinnassa olevan lumen kovaksi ja radan luistelukelvottomaksi. Kovan lumisen pohjan kunnostus luistelukäyttöön vaatii vähintään 3-kertaisen työn normaaliin auraamiseen verrattuna. Talven 2022 kävelijöiden pilaamasta radasta jouduttiin luopumaan välillä Lapinniemi-Lentävänniemi - 4km ja Lapinniemi-Eilander - 2km. Viereen aurattiin uusi rata luistelijoille. Tästä syystä kävelijöille tehtiin lopulta oma rata ja työtä varten ostettiin lana. Käytäntöä jatkettiin viime kaudella. Sinänsä kaikki käyttäjät mahtuisivat valtatie levyiselle luisteluradalle, luistelijat keskelle ja muut käyttäjät reunoille, oikeanpuoleinen liikenne. Voimakkaista monta vuotta jatkuneista ohjeistusponnisteluista huolimatta tätä ei saatu toimimaan. Kun kävelijöille on kerran annettu ”periksi” ja tehty oma väylä, niin paluuta entiseen ei ole.

Radan ylläpidon kulut ja tulos, rahoitusanomus tulevalle kaudelle

Näsijärven luisteluratakausi kesti talvella 2021-2022 laskutavasta riippuen 115-125 päivää ja viime talvena 105-115 päivää. Normaali pitkä ratakausi on noin 90 päivää ja lyhyehkö kausi reilut kaksi kuukautta.

Radan ylläpitotyöhön käytettiin viime kaudella reilut 1100 tuntia ja sitä edellisellä kaudella lähimain saman verran.

Kokonaistyömäärää muodostuu seuraavista aktiviteeteistä:

- radan linjaus ja suunnittelu, myös mahdolliset ratalinjan vaihdot kesken kauden
- radan laadun seuranta luistelemalla, pinnan laatu, radan kantavuus, railoilu,

Talven 2022-2023 Luistelurataraportin tiivistelmä ja rahoitusehdotus kaudelle 2023-2024

ongelmatilanteiden auraustarve

- radan merkitseminen, auraviitat ja ohjekyltit, rikkoutuneiden vaihtaminen, keväällä purkaminen
- raihosiltojen rakentaminen ja ylläpito talven muuttvissa olosuhteissa, keväällä purkaminen
- radalle joka talvi tulvivan veden tyhjentäminen reikiä kairaamalla
- perus auraustyö eri koneilla
- kinosten auraaminen ja linkoaminen erityisesti Avantilla
- radan pinnan höylääminen laadukkaaksi

Toteutuneet työtunnit yhteenveto

Työtunnit	talvi 21-22	Talvi 22-23
joulu	41	64
tammi	469	255
helmi	302	344
maalis	66	343
huhti	51	103
touko		18
kesä		11
YHTEENSÄ	929	1138

Kirjanpidosta suoraan laskettu ratatalous kahdella edellisellä kaudella

	Kausi 2021- 2022	Kausi 2022- 2023
tuotot		
avustus	23000	28000
kulut yhteensä	18452	29271
tulos enne poistoja	4548	-1271
poistot	6259	4696
Tulos (tappio) poistojen jälkeen	-1711	-5967

Kuten tästä huomataan, niin molempina vuosina auraaminen on ollut yritykselle tappiollista

Tämän laskelman lisäksi on vielä otettava huomioon laskelmasta puuttuvia todellisia yritykselle aiheutuneita kustannuksia:

Kaudella 2021-2022 Pekka Tyllilälle ei maksettu palkkaa, mikä on normaali käytäntö kommandiittiyhtiössä suhteessa äänellisiin yhtiömiehiin. Arviomme mukaan Tyllilä työskenteli ratatöissä n 500 h. Jos tästä lasketaan laseknallinen palkka 21 €/h (esimerkiksi Ekokumppanit maksaa vähän korkeampaa palkkaa ulkoilureittien ylläpidon työnjohtotehtävistä), niin kulut lisääntyvät 10500 €

Viime kaudella Tyllilälle maksettiin palkkaa, koska avustuskäytäntö oli muuttunut ns. Projektiavustukseksi. Liian vähäisen avustusmäärän vuoksi palkkaa ei kuitenkaan pystytty maksamaan huhti-kesäkuun rataan liittyvistä tunneista, maksamatta jäi 1680 €. Tyllilän tuntiseurantaan liitettiin myös auton käyttö, joka liittyi ratatöihin. Päivittäisen seurannan mukaan ajokilometrejä kertyi yhteensä 2833 km. Niistä laskettu veroton km korvaus vuoden 2023 hinnalla 0,53 €/km on yhteensä 1501 €. Edelliseltä vuodelta tällaista ajoseurantaa ei tehty, mutta varovaisenkin arvion mukaan vastaava kulu on ollut ainakin 1000 €, koska kausi 2021-2022 oli vähintäänkin yhtä pitkä ja työläs auruskausi. Kun edellisen taulukon tulosta korjataan näillä lisäkuluilla, niin kokonaistappiot ovat seuraavat:

2021-2022 tappio 12211 €

2022-2023 tappio 9148 €

Vuosien tappioluvuista näkee selvästi sen, että avustuksen nousu 23000 € summasta 28000 € summaan vähensi tappiota. Yleisesti on vielä todettava se, että tämän tyyppinen projekti on niin integroitu osa yrityksen muuta toimintaa, että kaikkia kuluja ei pystytä asiallisesti kohdistamaan projektiin. Kaikki yleinen hallintokulu jää suurelta osalta projektiin kirjaantumatta. Myöskin joka syksyinen arviolta kahden viikon - yhden henkilötyökuukauden työponnistus auraselvityksen tekemisestä, mitä tehtiin, milloin, missä onnistuttiin/epäonnistuttiin, mitä kehitettävää ja mitä tämä maksoi on jätetty näissä laskelmissa kokonaan huomiotta, vaikka se on yhtä todellista aikaa vievää asiaan liittyvää työtä kuin vaikkapa konkreettinen lumen linkoaminen.

Kahden edellisen raskaan tappiovuoden jälkeen anomme tulevalle kaudelle nykyisen rahoitusmallin mukaista projektiavustusta 38000 €

Idea pitkällä tähtäyksellä rahoituksen selkiyttämiseen

Yrityksen näkökulmasta projektiavustus ei sovellu kovin hyvin liiketoimintaperiaatteella toimivan organisaation tekemän työn rahoitukseen. **Parempi malli olis työn ostaminen.** Tampereen kaupunki voisi aivan hyvin ostaa radan auraamisen myös suorahankintana ilman kilpailuttamista, koska työ on luonteeltaan hyvin erityistä. Vastaavaa selkäveden äärellä olevaa Etelä-Suomen oikukkaista jäätalvista kärsivää rataa ei auraa kukaan muu. Se, että olemme siinä onnistuneet perustuu tietotaidon kehittämiseen ja uusien koneiden suunnitteluun ja toteuttamiseen juuri tähän tarkoitukseen.

Radan ylläpidon ostopalvelun pitäis olla molemmille osapuolille reilu. Talvet vaihtelevat huomattavasti. Reiluus tarkoittaa sitä, että pitkänäkin talvena yritykselle toiminnan pitäis olla taloudellisesti järkevää eikä tappiollista ja toisaalta lyhyenä talvena sopimuksessa pitää olla ehto sille ,että kaupunki ei rahoita ”tyhjää”. Meille sopisi hyvin esimerkiksi sellainen suorahankintamalli, jossa saamme kauden alussa kiinteän summan normaalitalven aurakseen esimerkiksi perusteella 45 €/ratatyötunti + alv. Silloin 500 työtunnin auraustalven ennakkoon maksettava avustus olisi 22500 € (alv o). Pitkän talven aikana lisätunneista maksettaisiin erillisen toetumis seurannan perusteella tuntiperusteisesti 45 €/h. Tuntikertymän lähestyessä perusylläpidon ennakkoon maksettua 500 h rajaa tästä ilmoitettaisiin kaupungille hyvissä ajoissa. Listuntien laskutus voisi olla kerran kahdessa viikossa. Koko projektille voitaisiin sopia kattohinta esimerkiksi yllä anomamme 38000 € (alv 0). Erityisen lyhyenä talvena kaupunki voisi vielä periä takaisin ennakkoon maksetusta 22500 € summasta maksimissaan 7500 €. Lähedemme siitä, että joku perusrahoitus (15000 €, alv 0)) ptää olla olemassa, jotta voimme olla valmiina auraustyöhön: kalusto ja henkilökunta.

Ratavisio: Ekologinen lähiliikunta – Kansanterveyttä parantava ulkoilupaikka - Matkailuvaltti

Kaupungin keskustan rantoja suurelta osalta seuraava rata on ainutlaatuinen kaupunkirata, koska se on suurelle määrälle käyttäjiä kävelyetäisyydellä (yli 60000 tamperelaista) ja **palvelee useita talviliikuntamuotoja (luistelu, hiihto, potkukelkkailu, pyöräily, kävely**. Pitkä, yli 12 kilometrin ja päästä päähän kierrettynä 25 km vaihteleva maisemallinen rata tarjoaa ulkoilukokemuksen lisäksi riittävää haastetta myös retkiluistelun harrastajille ja kuntoilijoille. **Tämä tekee siitä sekä ekologisen lähiliikunnan että kansanterveyden kannalta hyvin merkityksellisen.**

Laajalla radalla on myös lihasvoimalla tapahtuvaan työmatkaliikuntaan liittyvää potentiaalia. Erityisesti Lentävänniemen suunnalta radan käyttäminen tähän tarkoitukseen on hyvinkin houkuttelevaa.

Radalla on myös yleisen kaupunkikuvan ja viihtyisyyden kannalta huomattava merkitys.Talvimatkailukohteena se korostaa kaupungin ja luonnon läheisyyttä. Radalla viilettävän ulkomaalaisen matkailijan näkökulmasta vilkaisu Näsiselälle tarkoittaa eksoottista, ikaikaista luontoa ja vilkaisu päinvastaiseen suuntaan tuo näkyviin nykyaikaisen, kehittyvän kaupungin. Harvalla luontomatkailukohteella on vastaavia houkuttelevuuspiirteitä, jossa matkailijaa kiehtova luontomaisema ja hänen omaa asuinympäristöään muistuttava turvallinen kaupunkimaisema kietoutuvat toisiinsa. **Näsjärven rata on matkailuvaltti Tampereen kaupungille.**

Rata myös ylläpitää ja edistää monipuolisella tavalla yhteiskuntamme peruspilareihin kuuluvaa tasa-arvoa:

1. radalla liikkuminen on ilmaista (peruste vesilaista) tulotasosta riippumatta kynnys on kaikille matala
2. rata palvelee lapsia, lapsiperheitä, aikuisia ja varttunutta väestöä. Jääällä hiihtämien on erityisesti ikäihmisten suosiossa, Lpsiperheille jääladut ovat huomattavan rauhallinen paikka hiihdon opettamiseen. Luisteluradalla voi perhe viilettää vaunujen kanssa pienokainen mukana...

3. Rata tarjoaa maahanmuuttajaväestöllä hyvin matalan kynnyksen tutustua suomalaiseen elämäntapaan ja luontoon. Kävelybaanalla liikkumisesta ei aiheudu mitään kustannuksia kävelijälle. Maahanmuuttajat ovat myös huomanneet radan houkuttelevuuden. Arvioimme heitä liikkuvan radalla huomattavasti väestöosuutta enemmän.

Edellä kuvattujen ratavision positiivisten asioiden toteutuminen edellyttää radan ylläpidolta seuraavaa:

- 1) Luistelijoille tarkoitetun rataosuuden on oltava riittävän leveä, jotta eri tahtiin ja eri taitotasolla luistelevat käyttäjät voivat sillä turvallisesti liikkua.
- 2) Koska kävely radalla pilaa luisteluun sopivan pinnan, niin kävelijöille on oltava oma väylä.
- 3) Hiihtäjille ylläpidetään perinteisen hiihtolatuja luisteluradan rinnalla.
- 4) Eri käyttäjille tarkoitetut kaistat on merkittävä selkeästi ja ihmisiä on ohjattava radan kestävään ja turvalliseen käyttöön. Nykyinen ratapituus halutaan säilyttää, sillä se tarjoaa eri tasoisille käyttäjille riittävästi haastetta sekä riittävän vaihtelevan maiseman elämyksellisyyden takaamiseksi. Eri suuntaan ajetuilla rataosuksilla parannetaan todennäköisyyttä, että ainakin osa radasta on käytettävissä mahdollisimman pitkään/ nopeasti lumimyräkän jälkeen, vaikka sääolosuhteet vaihtelevat. Radan on oltava käytettävissä aina, kun sääolosuhteet sen turvallisen huollon ja käyttöön sallivat. Radan varrella on tuotettava palveluja, jotka lisäävät radan vetovoimaisuutta. Näitä ovat välinevuokraus, kahvilatoiminta ja opastus- sekä tapahtumapalvelut.