

VASTAUS VALTUUSTOALOITTEeseen: TURVATAAN TAMPERELAISTEN YÖUNET

1 Aloite

Lauri Nevanperä ja 32 muuta allekirjoittajaa jättivät 25.8.2025 valtuustoaloitteen tamperelaisten yöunien turvaamiseksi yöaikaiselta äänekkäältä ajoneuvoilla ajolta (TRE:4564/11.00.01/2025).

2 Aloituksen käsittely

Vastauksen valmisteluun ovat osallistuneet ympäristönsuojelu- ja liikennejärjestelmän suunnittelu -yksiköiden asiantuntijat.

3 Taustatietoja asiasta

Valtuustoaloitteessa esiin nostettu liikennemelu ja yöaikainen häiritsevä toiminta ovat todellisia ongelmia, jotka vaikuttavat kaupunkilaisten viihtyvyyteen ja hyvinvointiin. Asiaton ja häiritsevä ajoneuvoilla ajaminen ja muu metelöinti ovat häiriökäytöstä, johon puuttumisessa on otettava huomioon eri viranomaisten toimivaltarajat.

Poliisi on ainoa viranomainen, jolla on suora toimivalta puuttua häiriökäytökseen. Poliisilain (872/2011) mukaan poliisin tehtäviin kuuluu mm. yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen ja koti- ja julkisrauhan suojaaminen. Poliisilaki antaa poliisille oikeuden suorittaa yleisellä paikalla tai yleisellä tiellä teknistä valvontaa, kuten ajoneuvoihin ja ajoneuvojen kuljettajiin kohdistuvaa, teknisellä laitteella tapahtuvaa katselua tai kuuntelua sekä äänen tai kuvan automaattista tallentamista. Poliisi voi puuttua metelöimiseen ja yleisen järjestyksen häiritsemiseen myös järjestyslain (612/2003) nojalla. Tieliikennelaki (729/2018) antaa poliisille toimivallan puuttua tarpeettomaan ja häiritsevään ajoneuvolla ajamiseen ja määrätä siitä tai ylinopeudesta liikennevirhemaksun. Vakavissa tilanteissa tekojen rangaistavuutta arvioidaan rikoslain (39/1889) nojalla.

Kaupungin mahdollisuudet häiriökäytökseen puuttumiseen ovat merkittävästi rajallisemmat: tietoa voidaan kerätä yleisellä tasolla ja tietyn alueen melutilanteeseen voidaan mahdollisesti joissain tapauksissa vaikuttaa liikennemerkkein tai tiejärjestelyillä, joskus myös melusteella. Poliisin kanssa tehdään yhteistyötä, mutta kaupungilla ei ole muutoin toimivaltaa puuttua edellä mainittuihin, poliisin toimivaltaan kuuluviin tehtäviin, eikä kaupungilla ole ohjausvaltaa poliisin operatiiviseen toimintaan.

4 Vastaukset aloituksen esityksiin

4.1 Datankeruun parantaminen: Tehdään asukkaille karttakysely yömelusta. Automaattista melumittausta kehitetään mittaamaan myös kovia melupiikkejä.

Valtuustoaloitteessa viitataan vuonna 2022 valmistuneeseen Tampereen meluselvitykseen. Meluselvitykset tehdään tietokonemallinnuksina pohjautuen muun muassa liikenneverkon liikennemääriin, eikä selvitysten laadinnan yhteydessä pääsääntöisesti tehdä lainkaan melumittauksia. Kyseinen meluselvitys kuvaa siis tavanomaisen liikenteen aiheuttamaa keskimääräistä melurasitusta, eikä siitä voi tehdä johtopäätöksiä poikkeustilanteista, kuten aloitteessa esiin tuodun korttelirallin kulloisistakin esiintymispaikoista. Siten valtuustoaloituksen esitys selvittää asiaa tarkemmin, on hyvin perusteltu.

Esitetyistä toimenpiteistä asukaskysely on tehokas ja toteutuskelpoinen keino kartoittaa haitan esiintyvyyttä eri kaupunginosissa. Asukaskysely voidaan toteuttaa joko Tampereen kaupungin yleisen hyvinvointikyselyn yhteydessä tai meluntorjunnan toimintasuunnitelman seuraavalla laadintakierroksella. Seuraava hyvinvointikysely tehdään alkuvuodesta 2027, meluntorjunnan toimintasuunnitelman asukaskysely vasta myöhemmin. Riippumatta siitä, milloin kysely toteutetaan, voi kaupungille aina lähettää asukaspalautetta tämän tyyppisistä ongelmista.

Melumittausten toteuttaminen asian todentamiseksi on huomattavasti hankalampi kysymys sekä sen aiheuttamien merkittävien kustannusten että -mittausten tavoite huomioon ottaen - tulosten heikon hyödynnettävyyden takia. Tampereen kaupungin talousarviossa ei ole tällä hetkellä varattuna määrärahaa, jota tällaisen hankkeen toteuttaminen vaatisi.

Yksi jatkuvatoiminen äänitasomittari asennettuna sähköliittymineen, suojakoteloineen, kalibraattoreineen, ohjelmistoineen ja tallennuspalveluineen maksaa yli 10 000 euroa. Tallennuspalveluilla on lisäksi vuotuinen lisenssimaksu. Mittareiden ylläpito sitoo henkilöstöresursseja ja mittausdatan analysointiin tarvitaan, kerätyn aineiston laajuudesta riippuen, viikkojen tai kuukausien vuotuista työpanosta. Tämä johtuu siitä, että mikäli mittausdatasta haluttaisiin selvittää hetkellisten suurten melutasojen aiheuttajat – eli onko kyseessä ajoneuvo vai jokin muu melulähde - tulisi esimerkiksi tietyn äänitason ylittyessä käynnistää datan tallennus myös äänitiedostona. Asia selviäisi vasta, kun tallennetut tiedostot analysoidaisiin jälkikäteen.

Yksittäisten autojen tai kuljettajien tarkkailu ei kuitenkaan kuulu kaupungin toimivaltaan, joten ainoa hyöty tästä mittavasta datankeruusta olisi se, että saataisiin selville ajoneuvojen aiheuttamien melupiikkien suuruus ja määrä. Lisäksi aina kun siirrytään äänen tallentamiseen, on otettava huomioon toimivaltarajat ja yksityisyyden suojaan liittyvät, haastavat kysymykset.

Mittareita voisi myös käyttää muuhunkin yleisen melutilanteen kartoittamiseen. Projektin voisi toteuttaa esimerkiksi tutkimushankkeena - yhteistyönä korkeakouluyhteisöjen, valtion ja konsulttien kanssa. Tämä vaatisi kuitenkin erillisen määrärahan ja siihen tulisi varata riittävästi henkilöstöresursseja. Erillisrahoituksen järjestyessä lienee mahdollista käynnistää projekti, jossa sijoitettaisiin jatkuvatoimisia melumittareita todettuihin ongelmakohteisiin. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla on käytössä automaattinen ja jatkuvatoiminen melumittausjärjestelmä. Tampereen eteläisiä kaupunginosia palvelevassa ja uudistuvassa aluekeskuksessa voisikin olla mielenkiintoista seurata sotilaslentoliikenteen aiheuttamia hetkellisiä melutasoja, varsinkin kun hävittäjäkalusto on vaihtumassa. Toisaalta jatkuvatoimisten melumittauksien tekemisestä aiheutuu automatiikasta huolimatta jatkuvia ylläpito-, huolto-, kalibrointi- ym. kustannuksia.

Huomata kannattaa, että mikäli mittarilaitteiston ainoa tarkoitus olisi havainnollistaa korttelirallista aiheutuvan haitan suuruutta ja sijaintia, on niiden hyöty kustannuksiin verraten kyseenalainen. Karttakysely ja jatkuva asukaspalaute ovat häiriökäytökseen liittyvässä asiassa huomattavasti melumittauksia ketterämpi ja kustannustehokkaampi menetelmä.

4.2 Yhteistyö Sisä-Suomen poliisin kanssa: Autetaan poliisia tiedottamalla meluongelmista kerätyn datan ja asukkaiden palautteen pohjalta. Vaaditaan puuttumista ongelmiin.

Kaupunki tekee viranomaisyhteistyötä poliisin kanssa monissa yhteyksissä. Kaupunki voi nostaa keskusteluissa esiin asukaskyselyssä ja asukaspalautteissa esiin nousseita ongelma-alueita ja tiedustella poliisin valmiutta ja mahdollisuuksia näiden kohteiden tarkempaan valvontaan.

Kaupungilla ei kuitenkaan ole minkäänlaista määräysvaltaa poliisin operatiivista toimintaa koskien.

4.3 Dynaamiset liikennemerkit: Korttelirallille stoppi lisäämällä liikenteellisesti vähämerkityksellisille ongelmakaduille yöllisiä läpiajokieltoja, jotka eivät koske ammattiliikennettä. Tiedottavat liikennemerkit öisin: Tämän kadun varrella nukkuu 400 ihmistä. Aja rauhassa.

Asiakaspalautteen ja edellä mainitun asukaskyselyn tulosten perusteella voidaan arvioida tarvetta rajoittaa moottoriajoneuvoliikennettä liikennemerkein. Mahdollisia keinoja ovat esimerkiksi aloitteessa mainittu läpiajokielto tai helpommin valvottavissa oleva nopeusrajoitus, joka tosin useimmilla tonttikaduilla on jo varsin alhainen.

Dynaamisen liikennemerkin toteuttaminen edellyttää kiinteää sähköliittymää ja erikoisratkaisuja, joten se ei ole erityisen kustannustehokas toimenpide. Erikoisratkaisuja tulisiikin kohdentaa mahdollisimman vaikuttavasti.

Vähäliikenteisillä kaduilla läpiajokielto olisi mahdollista osoittaa tavallisella liikennemerkillä ja rajata merkin vaikutusaika lisäkilvellä yöaikaan. Läpiajokieltoa harkittaessa on kuitenkin meluhaitan lisäksi arvioitava muitakin tekijöitä, kuten korvaavat reitit ja läpiajoreitin siirtymisestä sinne aiheutuvat vaikutukset. Liikennemerkein esitetty läpiajokielto edes perusteluviestintää sisältävien lisäopasteiden avulla ei välttämättä johda muutokseen korttelirallia tyypillisesti harjoittavien nuorten ajokäyttäytymisessä, mutta voi vaikeuttaa alueella asuvien liikkumista.

Läpiajokieltojen noudattamista valvoo poliisi. Poliisia voidaan tiedottaa ongelmista läpiajokieltoalueilla, mutta poliisin valvontalinjauksiin kaupungilla ei ole määräysvaltaa.

4.4 Valtakunnallisen lainsäädännön edistäminen: Otetaan kantaa, jotta poliisi voi tehdä tulevaisuudessa melumittauksen paikan päällä kuten Saksassa. Nykyään vaaditaan raskas ohiajomittaus, joita ei käytännössä tehdä. Otetaan kantaa melututkien ja katsastuslainsäädännön kehittämisen puolesta.

Aloitteessa on nostettu esiin nimenomaan asiaton ja häiritsevä ajoneuvolla ajo ja sen meluhaitat. Nämä häiritsevät toiminnot kieltävä lainsäädäntö on jo olemassa ja poliisille on annettu keinot puuttua siihen (ks. vastauksen alku). Häiriötä aiheuttavat henkilöt eivät noudata lakia tai muita kieltoja. Valitettavasti tämän tyyppisestä piittaamattomuudesta ei yhteiskunnassa todennäköisesti koskaan päästä kokonaan eroon.

Se, olisiko esitetyistä melumittauksista erityistä hyötyä haitan ehkäisyssä on kyseenalaista; nopeusvalvontaa tehdään jo nyt ja lainsäädäntö antaa poliisille keinot puuttua häiritsevään käytökseen, oli melutaso mikä tahansa. Se, että häiriön aiheuttajat ovat piittaamattomia lainsäädännön suhteen ja poliisin resurssit tähän nähden rajalliset, on kokonaan eri kysymys.

Edellä mainitun lisäksi voidaan todeta, ettei yleensä ole perusteltua, että kaupunki lähtisi edistämään lainsäädäntöä, jossa sillä ei ole suoraa toimivaltaa eikä myöskään erityistä asiantuntemusta.

Häiriökäytöksestä voi aina ilmoittaa poliisille numeroon 112, jolloin poliisi harkitsee puuttumistarpeen oman lainsäädäntönsä nojalla. Asukaspalautetta voi myös antaa kaupungille aina ongelmatilanteen toistuessa. Tällöin sekä poliisi että kaupunki saavat asukkailta arvokkaita

tietoja; poliisi resurssiensa kohdistamista varten ja kaupunki mahdollisten läpiajokieltojen osoittamista tai muiden rauhoittamistoimien kartoittamista varten.

4.5 Meluvallien rakentamisen jatkaminen

Meluvallit eli ylijäämämaasta tehtävät meluesteet ovat varsin kustannustehokas melusuojauskeino. Valleja on jo toteutettu paljon ja uusia paikkoja etsitään koko ajan. Valleja tehdään aina, kun hanke on melusuojauksen kannalta tehokas ja taloudellisesti mahdollista tehdä. Vallien sijoitus vaatii kuitenkin runsaasti tilaa, jotta vallista saadaan riittävän korkea ja monissa kohteissa esteeksi voi tulla myös esimerkiksi luonto- ja muut arvot, kaupunkitilan muut tarpeet, maastonmuoto, kaapeli-, johto- ja muut varaukset tms. tekijät.

Rakenteellisia meluaitoja ja -kaiteita on tehty aiemmin myös asuinalueiden suojaksi ja niitä edelleen voidaan suunnitella esimerkiksi uudiskohteissa. Meluidan teko vaatii vapaata katu- tms. tilaa – jota ei valmiissa kaupunkirakenteessa välttämättä ole. Lisäksi meluaitojen ja -kaiteiden teko on varsin kallista saavutettavaan hyötyyn verrattuna (meluvalli 400 €/m, meluseinä 700 €/m + suunnittelu-, perustus- yms. kustannukset, esteestä hyötty useimmin vain kohtaisen rajallinen määrä veronmaksajia).

Meluesteiden toteuttamismahdollisuuksia kartoitetaan viiden vuoden välein tehtävässä meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa. Kohdekorteissa kartoitetaan alustavasti meluntorjuntatoimien tehoa ja mahdollisuutta. Kaupungin tämänhetkisessä taloustilanteessa ei melusuojaukseen ole valitettavasti voitu osoittaa lainkaan ns. korvamerkittyä määrärahaa. Vaikka määrärahaa toteutukseen ei ole vielä, voidaan tietoja hyödyntää myöhemmin esimerkiksi asemakaavamuutosten yhteydessä.

Myöskään Väylävirastolla ei ole ollut varoja erillisten melusuojausten tekemiseen enää vuosiin ja suojauksia tehdään vain muiden hankkeiden yhteydessä. Tampereen kannalta hyvä uutinen on se, että Vt 9:n uudistamisen yhteydessä on suunniteltu Alasjärvi–Käpykangas osuudelle noin 10 kilometriä lisää melusuojausta.

5 Jatkotoimenpiteet, riskit, haasteet

5.1 Toteutettavat jatkotoimet:

Karttapohjainen asukaskysely toteutetaan hyvinvointikyselyn tai meluntorjunnan toimintasuunnitelman asukaskyselyn yhteydessä.

Asukaskyselyn tulokset ja muu asiasta saatu asukaspalaute kerätään yhteen ja sen pohjalta:

- Selvitetään mahdollisuudet läpiajokieltojen asettamiseen ongelma-alueilla.
- tiedotetaan poliisia ongelma-alueista ja tiedustellaan mahdollisuuksia näiden valvontaan.

Meluesteitä toteutetaan meluntorjunnan toimintasuunnitelman mukaisesti. Erillisrahoitusta nimenomaan melusuojaukseen ei talousarviossa tällä hetkellä ole, joten melusuojauksia pystytään toteuttamaan pääasiassa vain uusien kaava-alueiden toteutuksen tai muiden hankkeiden yhteydessä.

5.2 Esitetyt jatkotoimet, joita ei toteuteta:

Melumittauksia ei toistaiseksi toteuteta. Melumittaukset voitaisiin toteuttaa ainoastaan, jos niihin saadaan riittävä, erillinen määräraha ja henkilöstöresurssi. Mittausten toteuttamiseen

esitetyllä tasolla liittyy haastavia laillisuus-, toimivalta- ja tietoturvakysymyksiä. Mittausten tulosten suora hyödynnettävyys häiriökäytöksen kitkemiseen olisi heikko. Mikäli häiriö siirtyisi syystä tai toisesta toiseen sijaintiin, vaatisi jokainen mittarilaitteiston siirto paikasta toiseen rahaa ja henkilöstöresursseja.

Poliisin toimivaltaan liittyvään lainsäädäntöön ei lähdetä vaikuttamaan, koska kaupungilla ei ole asioissa suoraa toimivaltaa, eikä myöskään tarvittavaa lainopillista erityisosaamista.

5.3 Muut haasteet ja riskit:

Poliisilla ei välttämättä ole osoittaa riittävää resurssia häiriökäytöksen tai läpiajokieltujen valvontaan.

Huolimatta toimenpiteistä, eivät laitonta toimintaa harjoittavat henkilöt välttämättä lopeta häiriötä aiheuttavaa toimintaansa; he saattavat vaihtaa hetkeksi tai kokonaan aluetta, mutta kestävä ratkaisua ei välttämättä löydetä. Läpiajokieltomerkit ja mahdolliset melumittarit saattavat huonolla onnella provosoida häiriökäytöstä.

Lisääntynyt valvonta voi aiheuttaa sen, että häiritsevä ajo siirtyy toiselle alueelle. Tieto valvontatoimista liikkuu todennäköisesti sosiaalisessa mediassa nopeasti ja esimerkiksi tehovalvottavia alueita/katuja saatettaisiin välttää valvonnan ajan.

6 Yhteenveto

Yhteenvetona voidaan todeta, että erikseen tehtävä asukaskysely ja jatkuvan asukaspalautteen seuranta ovat hyviä ja tehokkaita keinoja kartoittaa ongelma-alueita. Yöaikaisten liikennemelumeluhaittojen kartoittaminen asukaskyselyllä voidaan toteuttaa seuraavan hyvinvointikyselyn tai meluntorjunnan toimintasuunnitelman laadinnan yhteydessä.

Aloitteen mukaiset, jatkuvatoimiset melumittaukset olisivat paitsi kalliita niin myös työläitä ja monella muulla tavalla haasteellisia. Tulosten hyödynnettävyys olisi heikko, eikä niistä myöskään saataisi juurikaan lisäarvoa asukaspalautteeseen verrattuna.

Kaupunki tekee viranomaisyhteistyötä poliisilaitoksen ja pelastuslaitoksen kanssa mm. hälytysajoneuvojen reititykseen ja ulkoilmatapahtumien järjestelyihin liittyen. Myös yöaikainen häiritsevä ajoneuvoilla ajo nostetaan keskusteluun.

Melusteiden toteuttamismahdollisuuksia kartoitetaan viiden vuoden välein tehtävässä meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa. Saadut palautteet ja muut tiedot yöaikaisesta häiritsevästä ajoneuvoilla ajosta otetaan huomioon seuraavan meluntorjunnan toimintasuunnitelman laadinnassa.