

TRE:1499/10.00.01/2021

Valtuustoaloite kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidon kriteerien ja valvonnan parantamiseksi?

Tampereella kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito kerää joka talvi runsaasti kriittistä palautetta. Erityisen hankalaksi kunnossapidon puutteet ja epäjatkuvuudet kokevat pyöräilijät ja erilaisten apuvälineiden kanssa liikkuvat. Aamulla ei voi olla varma, missä kunnossa työmatkareitti on, pyörätuolilla tai rollaattorilla ei pääse liikkumaan lainkaan, kun pinta on epätasaista pöperöä, teiden ylityskohtiin on aurattu lumivalli, eikä bussipysäkeille ei aina pääse, painonappeihin ei ylety, lumikasat estävät näkyvyyttä suojateille ja niin pois päin. Tampereelta puuttuvan polannekriteerin seurauksena väylille kertyy paksu ja usein epätasainen polanne, joka on hankala ja epämukava kulkea kaikilla kulkuvälineillä ja sulaa suojan tultua pehmeäksi sohjoksi. Usein on myös niin, että osa matkasta on hyvin hoidettua ja osa lähes läpätunkematonta lumipuuroa. Tilaaja ei myöskään valvo työn laatua kovin tehokkaasti, vaan valvonta on paljolti ulkoistettu aktiivisille kansalaisille. Nykyisellä talvikunnossapidon tasolla emme saavuta valtuustostrategiassa määrättyjä kestäviä kulkumuototavoitteita.

Tilanne voidaan ratkaista parantamalla kunnossapidon kriteerejä, lisäämällä työn valvontaa, maksamalla bonuksia hyvin tehdystä työstä ja tekemällä entistä tiiviimpää yhteistyötä urakoitsijoiden kanssa. Näin on tehty Oulussa ja tulokset ovat erinomaisia.

Ensinnäkin Oulussa on sovittu yhteisestä 125 kilometrin pääreittien urakkapaketista kaupungin, ELY-keskuksen ja Kempeleen kanssa. Tällä järjestelyllä ylläpidetään jatkuvuus tärkeimpien reittien kunnossapidossa, eikä työn laatu ei vaihdu kunnossapitovastuun vaihtuessa.

Oulussa on myös määritetty kymmenen laatulupausta, joiden täyttämistä urakoitsija saa bonusta ja täyttämättä jättämisestä sanktiota. Sanktio on tyypillisesti kaksi kertaa bonuksen määrä. Yksi laatulupaus on esimerkiksi sellainen, että urakoitsija lupaa, että heidän kuljettajansa pyöräilevät hoitamiaan väyliä. Tämä on Oulussa toteutunut ja työntekijöiden sitoutuminen työhönsä on parempaa. He kokevat työnsä jäljen konkreettisesti, ja saavathan he talven päätteeksi bonuksen hyvin tehdystä työstä??

Kunnossapidon lähtökynnys on Oulussa Tamperetta matalampi ja määriteltynä on myös maksimikynnys, jota ei saa milloinkaan ylittää, paitsi poikkeuksellisen kovan lumisateen aikana. Samoin määräaika työn valmistumiselle on Tamperetta selvästi alempi ja jatkuvan lumisateen aikana työ alkaa alusta aina heti, kun määritetty lähtökynnys ylittyy.

Oulussa on myös asetettu Tampereesta poiketen maksimiraja polanteelle, joka on 5 cm 14.3. asti ja sen jälkeen 2,5 cm. Kertynyt polanne pitää siis poistaa ennen 14.3. Tällä vältetään keväisin väylille sulavaa sohjoa.

Oulussa on myös Tamperetta tarkemmat määritelmät käytettävälle työtavalle ja kalustolle. Aura ei saa jättää pyörän rengasta ohjaavaa uraa ja auran hammastus on määritelty alle 20 millimetriin. Linkoja käytetään siellä, minne ne sopivat. Kulkuväylälle ei saa jäädä liikennettä haittaavia ja väylää kaventavia paakkuja, kasoja tai kaventumia. Suojatien edessä lumikasojen maksimikorkeus on 50 cm, jolloin lapsikin näkyy suojatietä lähestyväan autoon. Teiden ylityskohtien kunnossapidon laatuun kiinnitetään erityistä huomiota, että ylitys voisi olla aina turvallinen, kun alustan aiheuttamat vaaratilanteet vähenisivät ja kulkija voisi keskittyä muuhun liikenteeseen pelkäämättä kaatumista.

Alkupalvesta ja keväällä liukkauden torjuntaan käytetään mietoa suolaliuosta, jolloin renkaita puhkovaa sepeliä ei levitetä väylille ikäänkuin varmuuden vuoksi. Vakiintuneen talven aikana kitkaa parannetaan

paitsi sepelillä, myös karhennuksella. Sepelin liuskeisuus ei saa olla sellaista, että se puhkoo renkaita. Käytettävä sepeli pitää hyväksyttää tilaajalla. Paljon on käytössä myös sellainen työtapa, jossa lumipinnasta tehdään tasainen ja tiivis, jolloin sepeliä ei tarvita lainkaan. Näitä työtapoja voidaan käyttää Tampereella soveltuvuuden mukaan.

Oulun esimerkki osoittaa, että tilaajan ja urakoitsijan yhdessä tekemä valvonta on paljon tehokkaampaa. Yhteistyö parantaa urakoitsijan sitoutumista työhönsä.

Valtuustoaloitteenani esitän, että Tampereen kaupunki 1) määrittää uudestaan kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidon lähtökriteerit polannerajoinen Oulun mallin mukaan, 2) laatii uuden ohjeistuksen käytettäville työtavoille ja kalustolle ja 3) ottaa käyttöön bonusjärjestelmän ja parantaa laadunvalvontaa parhaan mahdollisen lopputuloksen saamiseksi. Esitän myös, että Tampere neuvottelee ELY-keskuksen ja naapurikuntien kanssa yhteisestä pääväylien talvikunnossapidon urakkakokonaisuudesta.

Tampere 22.2.2021

Juhana Suoniemi