

Talvikunnossapitoa Tampereella 35 vuoden kokemuksella



Kaksi viime talvea laittoivat katujen kunnossapitäjät tiukoille. Kovaa pakkasta oli kuukausikaupalla ja lunta tuli niin, että lumenvastaanottoaikojen kapasiteetti ylittyi. Talvet eivät kuitenkaan ole veljiä keskenään, kuten on tänä talvena taas havaittu. Tämän tietää myös työpäällikkö Kari Korpela Tampereen kaupungin kunnossapitopalveluista vastaavasta Tampereen Infrasta.

Karilla Korpelalla on talvikunnossapidosta jo 35 vuoden kokemus. Sinä aikana hän on nähnyt talvikunnossapidon kehittymisen niin teknikan kuin toimintamallien osalta. Kehitys on ollut huikeaa.

Mitä oli ennen kännykkää...

”Nykyään on vaikea kuvitella tilannetta, ettei kunnossapitokaluston kuljettajiin saada yhteyttä eikä tiedetä missä työkoneet liikkuvat. Vielä 1970-luvun alussa tilanne oli tämä. Kovilla lumimyrskyillä kadut olivat tukossa ja kaikki kalusto liikkeessä. Jos rekka jäi jumiin mäkeen, niin ei ollut mahdollisuutta saada yhteyttä koneisiin tilanteen purkamiseksi”, muistelee Korpela.

Tilanne parani kun saatiin ARP-puhelimet. Tampereella ne toimivat alkuun yhteisellä linjalla liikennelaitoksen kanssa niin, että kaikki kuulivat keskustelut. Välillä kuski kuuntelevat kuumenivat ja puhelimeen huudettiin törkeääkin tekstiä. Siihen piti keskusteluvien tulla väliin kielenhuoltajiksi.

...ja gepsii?

GPS:n avulla tiedetään missä kalusto liikkuu. Korpela huomauttaa, että tämä on helpottanut myös korvaushakemuksiin vastaamisessa. Aikaisemmin piti manuaalisesti kirjata missä ja mihin aikaan oli käyty auraamassa ja hiekoittamassa. Muutamia liukastumistapauksia meni oikeuteen ja vakuutusyhtiöt kyseenalaistivat käsin kirjatut laput.

Nyt GPS hoitaa homman automaattisesti ja se on pätevä todiste. Voidaan kertoa minuutilleen ja metrilleen, missä kalusto on liikkunut ja mitä on tehty. Korpela on huomannut, että korvauksia haetaan nykyisin herkemmin kuin ennen, jopa omalla pihalla tapahtuneita liukastumisia yritetään saada kaupungin maksettaviksi.

Tiehöylistä monitoimikoneisiin

Tampereen kaupungilla oli parhaimmillaan 16 tiehöylää. Nyt on enää neljä omaa Karhua. Korpelan mukaan ei kan-

nata pitää kahden miljoonan koneita tyhjän pantteina. Vuotuiset käyttötunnit jäivät alle kahdensadan.

Tiehöylät ovat parhaimmillaan polanteiden poistossa. Muutoin monitoimikalusto on arvossaan. Kalustoa voidaan muuntaa kesätöihin ja muihinkin töihin helposti. Vaihtamisen pitää olla sutjakkaa.

Kun talvet muuttuvat lämpimimmiksi, niin pitää olla valmius siirtyä kesätöihin kesken talven jos lunta ei ole. Vanhaan aikaan jäätiin talliin pelaamaan korttia, mutta enää se ei käy.

Valot lumikasan päälle?

Kaupungeissa lumitila on ongelma ja Tampereella-kin lumia joudutaan kuljettamaan vastaanottoaikoille. Viime talvena lunta kuskattiin 45.000 kuormaa (kuusinkertainen määrä vuoteen 2009 verrattuna) ja varastotilan osalta oltiinkin hätää kärsimässä. Esimerkiksi Lielahdessa jouduttiin lumikasaa jäädyttämään, jotta lunta saatiin kuormattua ylöspäin. Alueet ovat sen verran ahtaita,

Lielahden lumenvastaanottoaika oli viime talvela kovilla. Kasaa piti rakentaa ylöspäin, kun pinta-ala kaupunkialueella on kortilla. Kasa jouduttiin jäädyttämään eikä se ollut sulanut vielä marraskuussakaan.

ettei sivusuunnassa ole laajentamisvara.

Korpela kertoo Lielahdessa kiertäneestä huhusta, jonka mukaan Pirkkalan lentokentän varmistuskeskus olisi vaatinut valoja kasan päälle, kun se oli niin korkea, että koneet voisivat muuten törmätä siihen.

Liukkaudentorjunta tehostunut, ympäristö kiittää

Kehittyneet kalusto ja tietotekniikka mahdollistavat kunnossapidon tarkemman kohdistamisen. Esimerkiksi ennen suolauksessa käytettiin perälauta-autoja, joista suola-kuorma kipattiin kadulle. Nyt suolaus voidaan tehdä täsmällisesti sinne, missä sitä tarvitaan. Korpela on laskenut, että 80-luvun lopulla ajettiin kaduille kuivaa suolaa 1.300 tonnia talvessa. Nyt määrät ovat kuudesosa siitä. Ja siitäkin suurin osa on liuosuolaa.

Hiekoituksessa on siirrytty hiekasta pelkkään sepeliin. Pölymäärät ovat Korpelan mukaan vähentyneet huomattavasti. Liikenne kyllä hie-roo sepelinkin pölyksi, mutta ei siinä määrin kuin ennen, kun ei keväällä nähnyt kulkeakaan. Hiekanpoisto on keväällä kuukauden operaatio. Pölyhaitat minimoidaan kostuttamalla kadut ennen harjausta.

Sääennusteisiin voi jo luottaa

Korpela kiittelee ennusteiden luotettavuutta. Tässäkin on kehitys mennyt vauhdilla eteenpäin. Sää yllättää nykyään vain kerran tai kaksi talvessa.

”Porukalle voidaan soittaa ennen iltakymmentä, että lähdetään liikkeelle kahdelta. Saavat nukkua sitten rauhasa”, Korpela kertoo.

”Kuljettajille on opetettu, että kun kastepiste ja kadun lämpötila kohtaavat, syntyy kuuraa. Voi tulla tilanne, että kun taivas aukeaa, niin lämpötila on kahden metrin korkeudessa +4 °C ja tie jäätyy silti. Tällöin levitetään liuossuolaa pahimpiin mäkiin ja silloille, muuten siellä on kaupungin ja Panun busseja iso nippu kasassa. Ja yleisö ihmettelee lehdissä asti, että siellä ne kaupungit miehet taas suolasivat turhaan, kun plussaa on monta astetta. Otetaan mieluummin haukut kuin odotetaan onnettomuuksia”, Korpela kuittaa.

Oma osaaminen halutaan säilyttää

Tampereen kaupunki teettää hoito- ja kunnossapitotyöt alueurakoina. Kaupunki on jaettu yhdeksään alueeseen, joista oma tuotanto (Tampereen Infra) vastaa nyt kuudesta alueesta ja kolmea hoitavat urakoitsijat.

Ulkoistettavia alueita tullaan kilpailuttamaan lisää. Oma osaaminen halutaan kuitenkin säilyttää ja jatkossakin oma tuotanto tulee vastaamaan joistakin alueista. Kustannuksia seurataan ja oman tuotannon edellytetään lyhyen siirtymäkauden jälkeen

olevan hinnoiltaan kilpailukykyinen urakoitsijoihin verrattuna.

Katujen kunnossapidossa itäisellä alueella on tällä hetkellä 40 infralasta ja 20 ulkoista yrittäjää. Porukka on eläköitymässä, mutta kylä nuoriakin tulee vielä alalle. Korpela on todennut, että monipuoliset työt, vastuun antaminen, kehittymismahdollisuudet ja kannustava palkkapolitiikka varmistavat nuorten pysymisen näissä töissä.

Tapereen Infra on panostunut koulutukseen ja kunnossapitotyöntekijät ovat suorittaneet maarakennusalan perustutkinnon omien töiden ohessa. Aineina olivat auraus, hiekoitus ja muut talvikunnossapitotyöt.

Yhteydenpito muihin kaupunkeihin tärkeää

Korpela korostaa tiedonvaihdon ja tapaamisten merkitystä. Esimerkiksi yhteydenpito muihin kaupunkeihin on osoittautunut hedelmälliseksi niin päälliköille, työnjohdolle kuin työntekijöillekin. Tapaamisissa ja keskusteluissa saa hyviä ideoita sekä oppii mitä ei kannata tehdä. Jos jossain kaupungissa on keksitty hyvä idea, niin miksi se pitäisi toisessa kaupungissa keksiä vaikeuksien jälkeen uudelleen. Tampereen Infra on järjestänyt tapaamisia mm. Turun, Lahden ja Helsingin kanssa.

Korpelan lista talvikunnossapidon haasteista

- **Kaupunkiympäristö:** Kaupungeissa liikenneinfra on pieni- ja hidasteita, liikenteenjakkajia yms. tulee koko ajan lisää. Myös lumitilan puute varsinkin uusien asuinalueiden kaduilla on iso ongelma. Järeää kalustoa ei voi käyttää enää isoilla pääväylillä. Työ hidastuu merkittävästi. Kalustoa täytyy kehittää kaupunkioloihin soveltuvaksi.
- **Talvien muuttuminen:** Ääri-ilmiöt ovat yleistyneet ja monitoimikaluston tarve lisääntynyt. Tarvitaan koneita, joka voidaan muuttaa kesätöihin sopivaksi hyvinkin nopeasti. Eniten resursseja vaativia ovat runsaslumiset talvet. Urakkasopimuksissa tämä tulisi huomioida mm. hinnoittelemal-lu lümüormat lisätöiksi.
- **Ulkoistaminen:** Teknisen toimen töitä ulkoistetaan yhä enemmän. Kunnossapidossa oma osaaminen tulee kuitenkin säilyttää, jotta tiedetään mitä tilataan ja osataan valvoa urakoita. Pitää löytää oikea tasapaino oman työn ja ulkoistuksen välillä.
- **Laatu:** Urakoitsijat tekevät tilattua laatua, hakevat kokeilemalla hyväksymisrajaa. Omaan työhön tehtäessä tehdään helposti ylilaatu vanhaan malliin. Vanhojen tekijöiden on vaikea sopeutua siihen, että laatua pitäisi alentaa. Nyt kun Tampereen Infra sopeutetaan markkinahintaan toimivaksi, niin pitää alkaa toimia uuden mallin mukaan.
- **Vastuunjako:** Kiinteistöt huolehtivat tonttiansa viereisten jalkakäytävien sekä tonttillittymän talvikunnossapidosta ja kaupunki huolehtii katujen ajoradoista sekä kevyen liikenteen väylistä. Kunnossapidon taso halutaan kuitenkin pitää yhtenäisenä ja pientalovaltaisilla alueilla kaupunki on ottanut jalkakäytävien kunnossapidon haltuunsa. Lumitilan puuttuessa tämä on johtanut kadun varren pysäköintikieltoihin, mikä taas on saanut asukkaat hakemaan haltuunoton purkamista. ■



TOMMI KARO

Talvikunnossapito vaatii kaupungeissa monipuolisen kaluston. Tässä Tampereen Infran monitoimiauto, jossa on polannemurtaja (harja), erityisvahvistettu alusterä, hiekoituslaitteisto liuossäiliöllä, pesulaitteisto sekä asfaltin ajoon sopiva lava.



SUSANNA LYLY

Kari Korpela

- Tampereen Infran itäisen alueen työpäällikkö, vastaa katujen ja viheralueiden kunnossapitotöistä
- Rakennusmestari, valmistunut Tampereen Teknillisestä koulusta 1976.
- Kaupungilla ensimmäinen työ oli Teivon raviradan rakennuttaminen 1976
- Toiminut erilaisissa kaupungin rakennuspuolen tehtävissä siltojen raudoitusten valvomisesta alkaen.
- Talvikunnossapitotöissä 1980-luvun alusta alkaen.
- Muutama vuosi sitten tehtäväkenttä laajentui myös viheralueiden kunnossapitoon. Perennaryhmien perkaamisajat ovat vielä hakusessa, mutta onneksi apuna on puutarha-alan ammattilaisia.
- Harrastaa pientä matkailua ja mökkeilyä.