

“Hyvää yritetään tehdä mutta priimaa pukkaa”

OULUN
SEULUN
PYÖRÄILY

Oulun matka pyöräväylien
talvikunnossapidon mallikaupungiksi

liikenneinsinööri

Harri Vaarala

Oulun kaupunki

<https://twitter.com/harrivaarala/>



Talvikunnossapidon ensimmäinen edellytys?

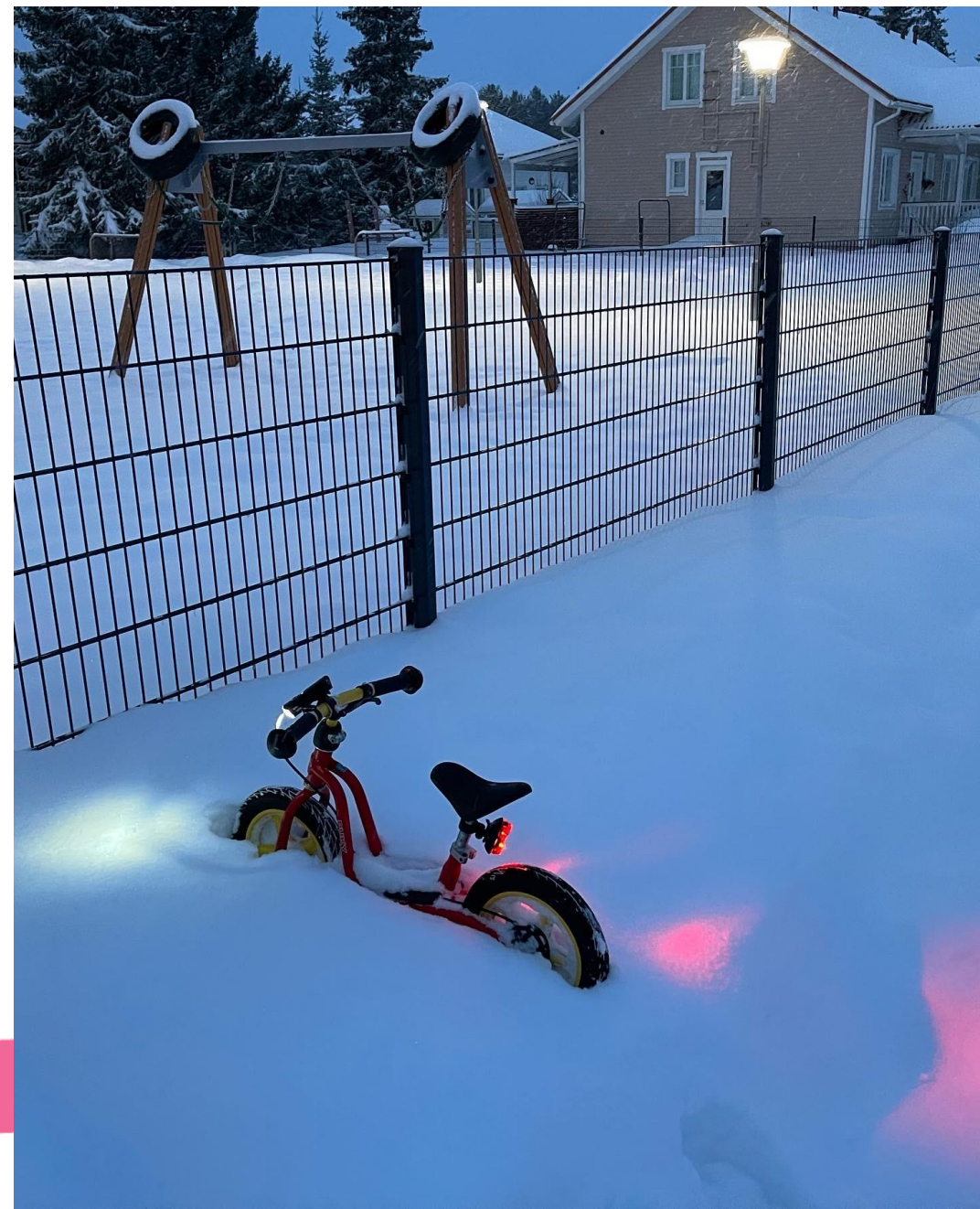


Motivaatio

Lapset eivät valita turhasta



Jonkun pitää näyttää mallia!

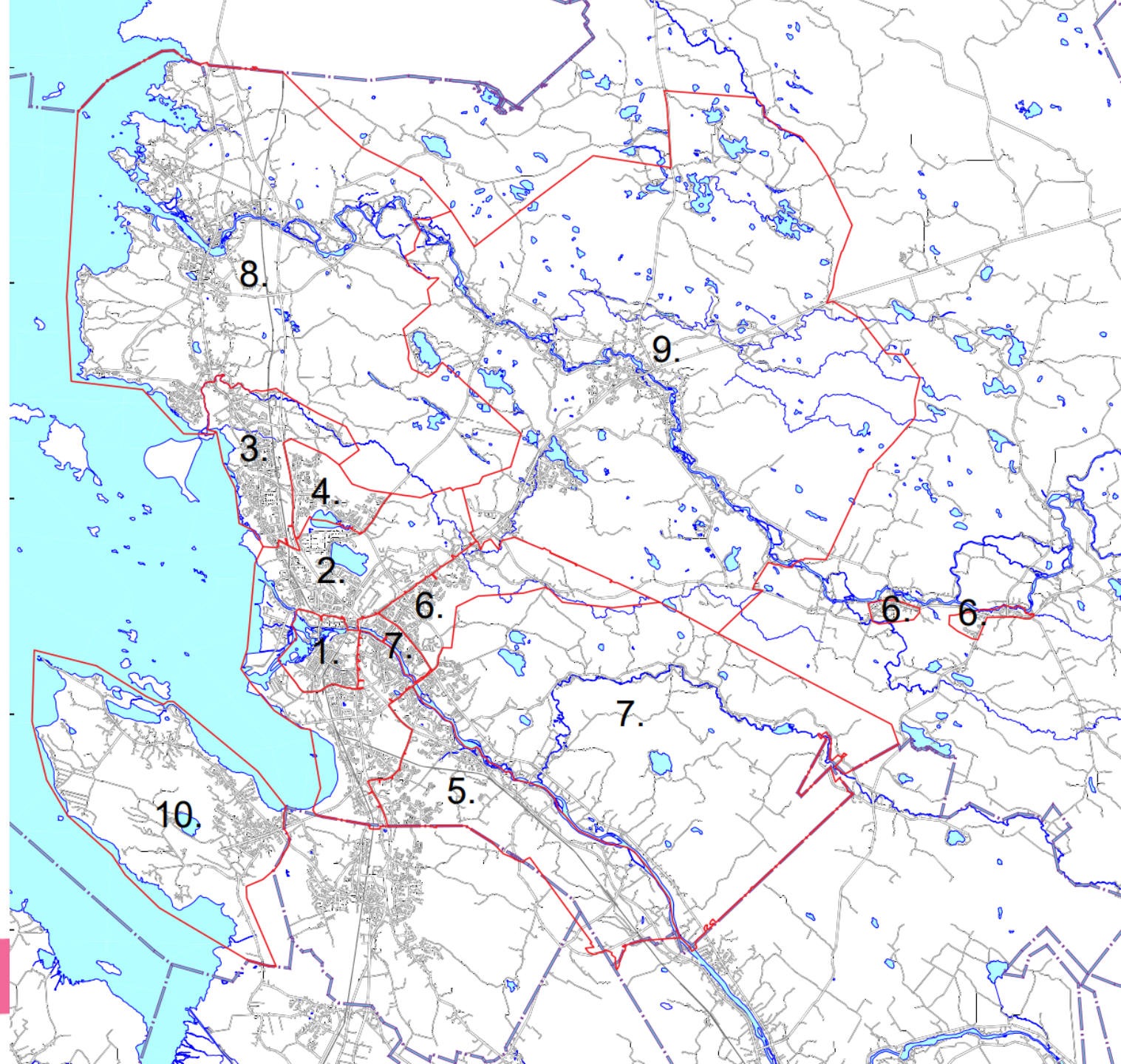


Taustaa

Normaali talvikunnossapito jaettu alueurakoihin, 10kpl

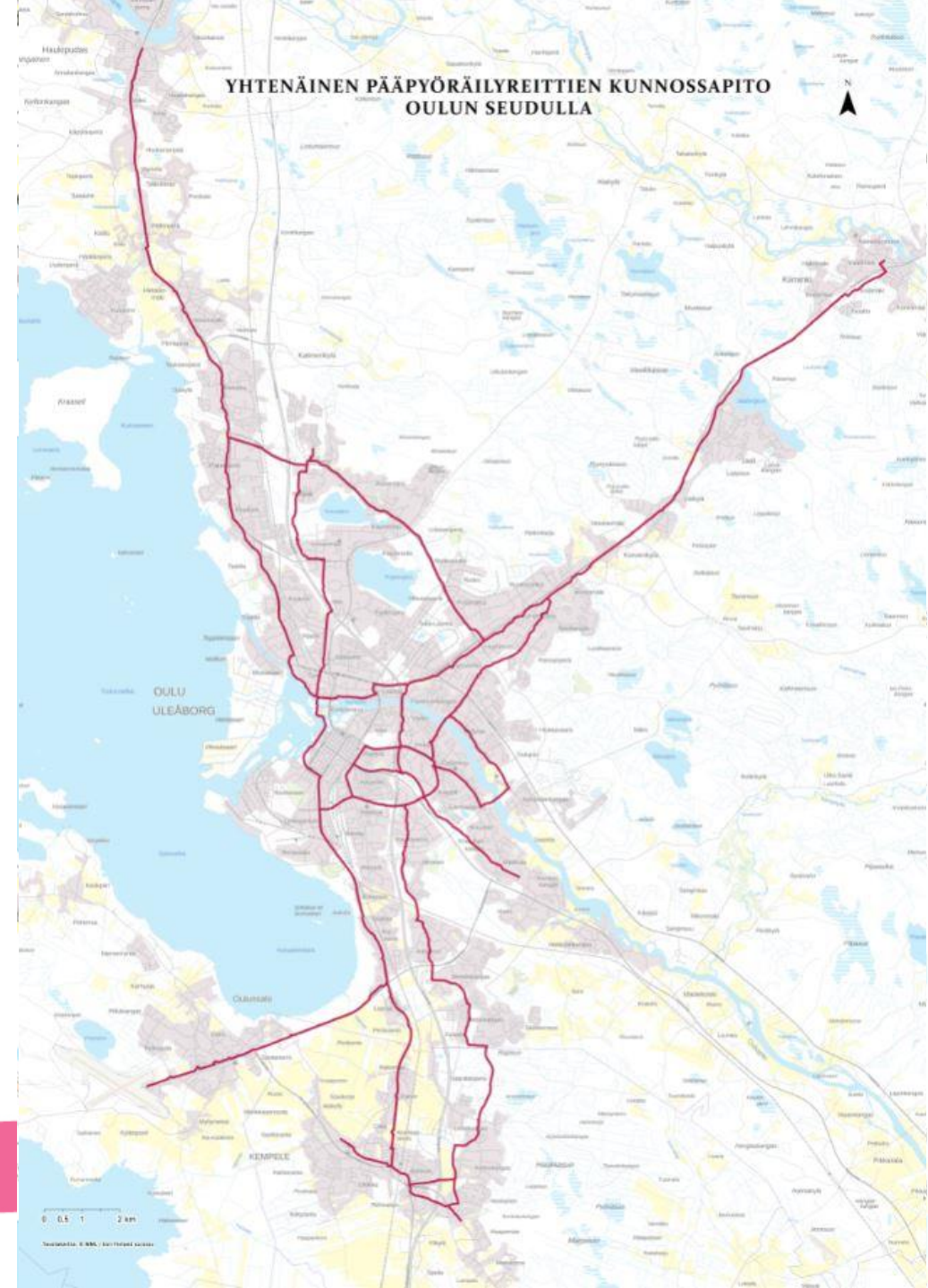
Suurin osa yksityisillä urakoitsijoilla

Alueurakat sisältävät niin ajoradat kuin pyörätietkin



Pääpyörätiet?

- 165km pääpyöräreittien talvihoitourakka
- Yhteisurakka POPELYn ja Kempeleen kanssa
- Käyttäjä ei koe/näe hallinnollisia rajoja
- Tiukat laatuvaatimukset
 - Sisältää myös uusia, innovatiivisia asioita
- Tiivis ja hyvä yhteistyö urakoitsijan kanssa
- Eka yritys 2017-2020
 - → Katastrofaalinen epäonnistuminen
- Uusi kilpailutus 2020-2024
 - Uusia laatuvaatimuksia
 - Motivoitunut urakoitsija
 - → Success!!

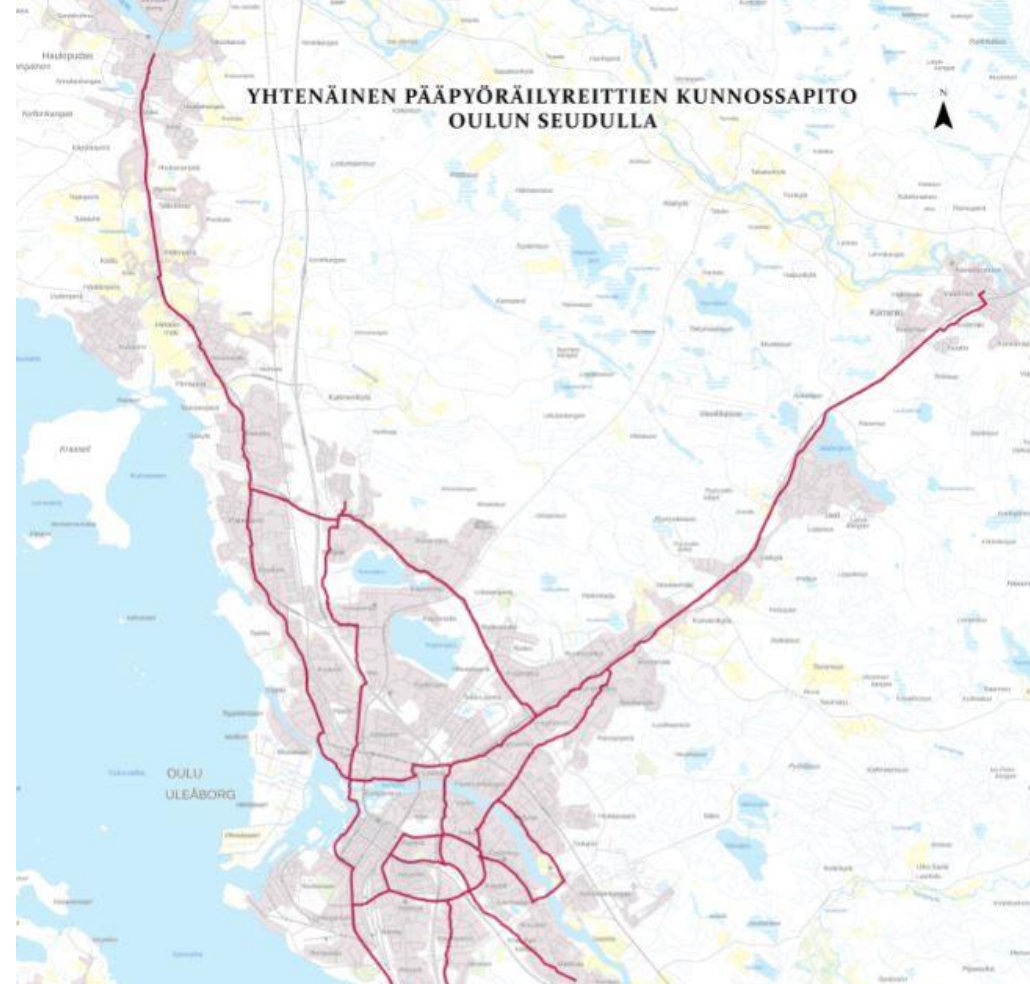


Pääpyöräreittien talvihoitourakka

Sisältää pelkästään pyörätietä

- 165km (out of 940km network)
- Yhteisurakka Oulu, Kempele, POPELY
- Pääsisäntuloväylät ja tärkeimmät kehäreitit
- Urakassa pelkästään pyörätiet, ei ajoratoja

- Oppi nro 1: Keskity pelkästään pyöräteihin
- Oppi nro 2: Häivytä hallinnolliset rajat



”Tech spec”

- Kuusi traktoria, kaikissa etuaura ja linko perässä
- 165km, jaettuna kuuteen aurasreitiin
- Jokaisella traktorilla on oma reitti ja oma kuljettaja
- ~27km/traktori, mutta käytännössä reitit pitää aurata kahteen kertaan (molempiin suuntiin)
 - 1st: ”Latu auki”
 - 2nd: palatessa puhdista liittymät ja muut mahdolliset aurasjäämät



Oppi nro3: Maksimoi maata koskettavien terien määrä (etuaura + linko)

Oppi nro4: Kuljettajakohtaiset, dedikoidut reitit

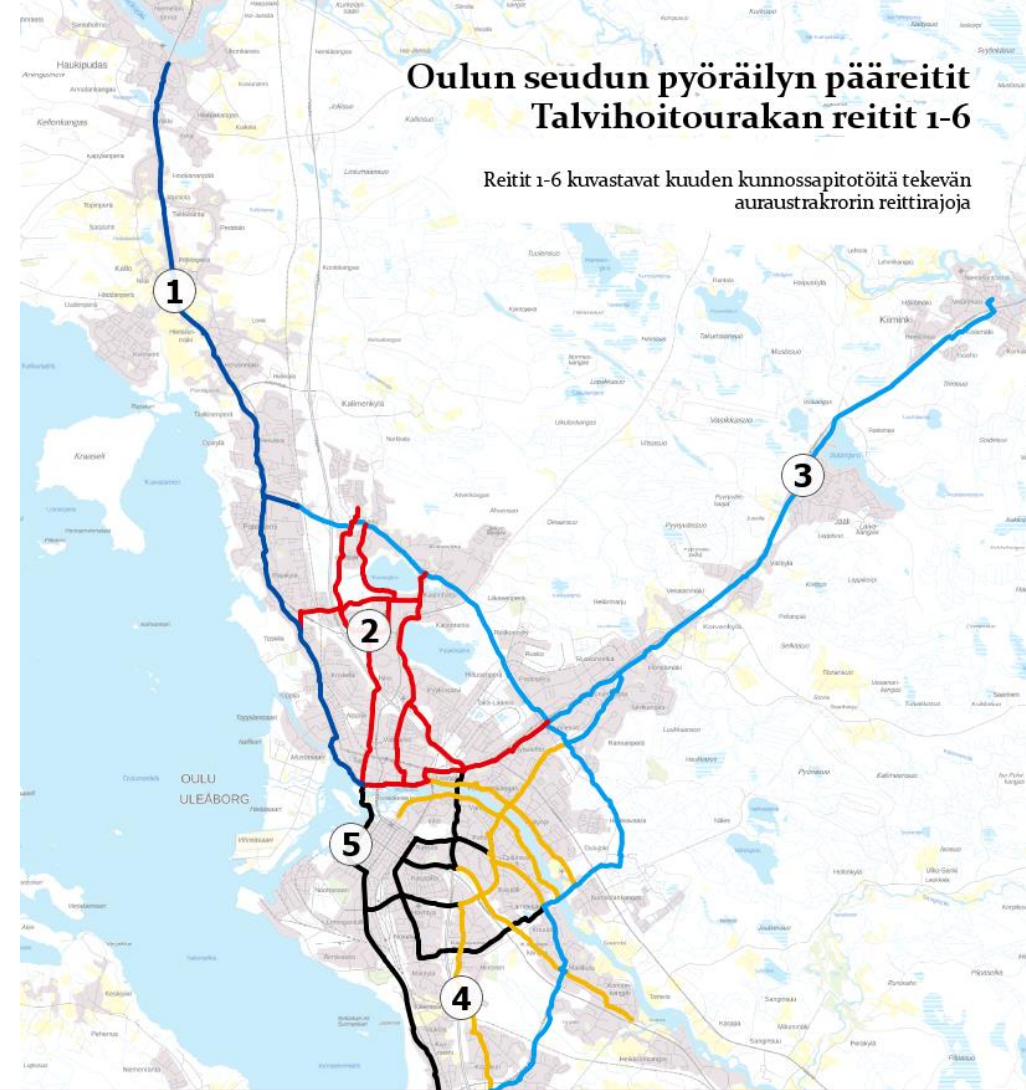
Oppi nro5: Nopeus on valttia, laadusta tinkimättä

Kuljettajakohtaiset reitit

- Yksi koneyksikkö per reitti
- Kuusi kuljettajaa, kuusi reittiä
- Kukin kuljettaja ”omistaa” reitin

Oulun seudun pyöräilyn pääreitit Talvihoitourakan reitit 1-6

Reitit 1-6 kuvastavat kuuden kunnossapitotöitä tekevän
aurastraktorin reittirajoa



Oppi nro6: Reittipohjainen urakkamalli

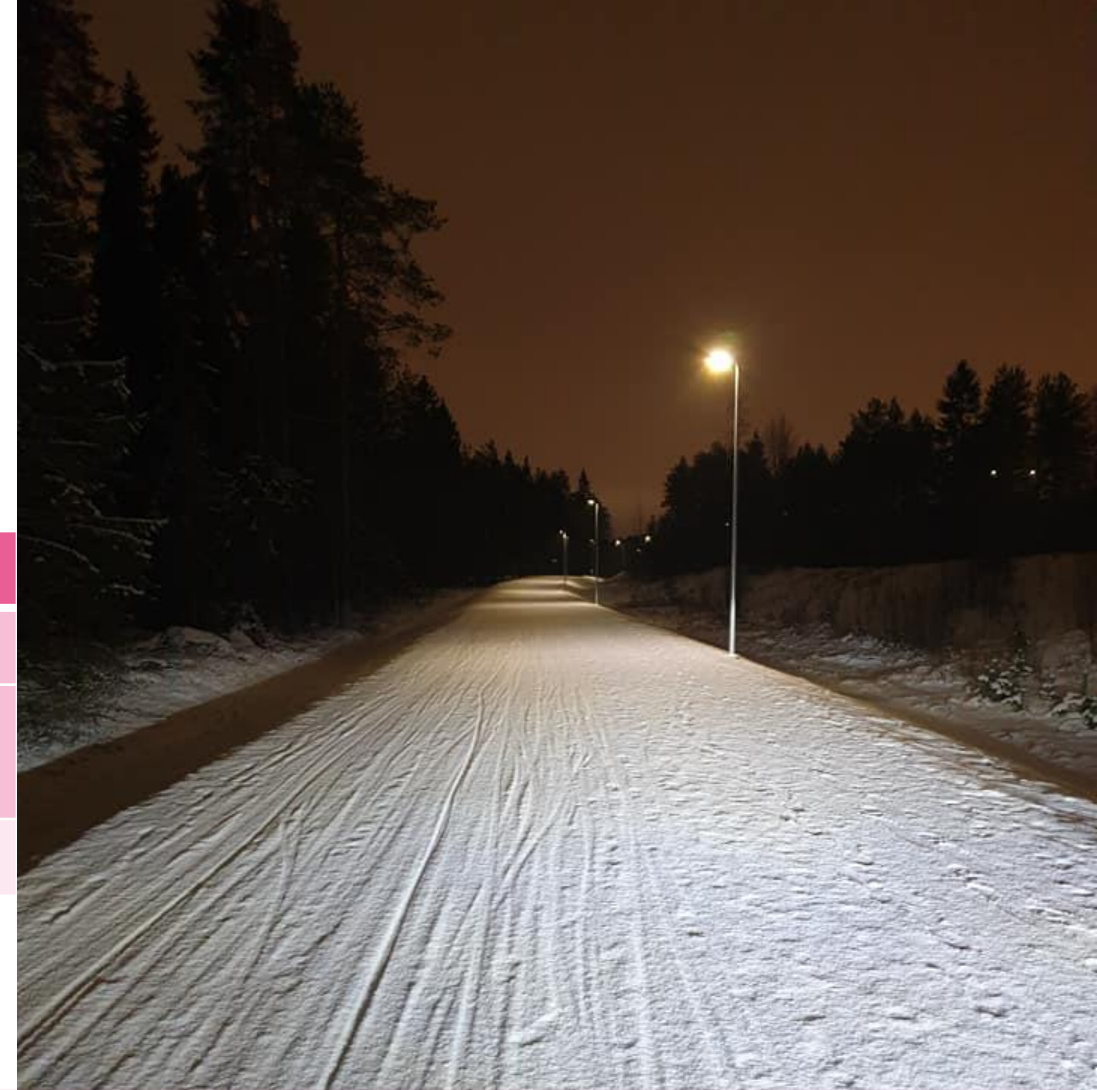
Oppi nro7: Reitti/kuljettajakohmainen ”omistautuminen”

More spec

- 2 cm lähtökynnys (toimenpiteet pitää olla käynnissä @ 2cm)
- 3 tuntia aikaa puhdistaa koko 165km verkko
- 4 cm maksimilumensyvyys jota ei saa ylittää

Lumi ja sohjo: Aorauskyynykset ja toimenpideajat

Toimenpideaika	Lumi		Sohjo	
	Lähtökynnys	Maksimi	Lähtökynnys	Maksimi
3 h	2 cm	4 cm	2 cm	3 cm



Oppi nro8: Sohjolle tiukemmat rajat kuin lumelle, koska sohjo ärsyttää enemmän

Oppi nro9: Laatu saa vain VAATIMALLA

Valvonta

- Urakassa määritettyjä laatukriteereitä pitää valvoa
- Urakoitsija ei (lähtökohtaisesti) tee yhtään ylimääräistä työtä
- Jos tilaaja ei valvo, urakoitsija menee siitä ali mistä aita on matalin



Oppi nro10: Myös tilaajan pitää pyöräillä, auton ratista ei näe/koe saavutettua laatutasoa

Oppi nro11: Laatu saa vain VALVOMALLA

”Oulu style”

- Urakoitsijan traktorinkuljettajat ja työnjohtajat pyöräilevät myös itse auraamallaan reiteillä
- Urakoitsija ja tilaaja pyöräilevät reittikatselmointien merkeissä
- Urakoitsijan traktorinkuljettajat pyöräilevät myös toisten kuljettajien auraamalla reiteillä (benchmarkkaus)



Oppi nro12: Urakoitsijan oma pyöräily on parantanut ymmärrystä ja laatutasoa
Oppi nro13: There is no substitute for cycling

”Oulu style”

- Urakoitsija on velvollinen järjestämään väylänvarsitapatumia vähintään 3krt talvikauden aikana
- Tavoitteena kerätä palautetta asiakkailta ja iskostaa asiakaspalveluasenetta

Oppi nro14: Talvikunnossapito on asiakaspalvelutyötä

Details matter

- Aurauksen jälkeen ei saa olla ”nimismiehenkiharaa”
- Ei saa jäädä aurauspalteita, ei sohjoa, ei lumipenkköjä
- Painonapit pitää olla esteettömästi saavutettavissa

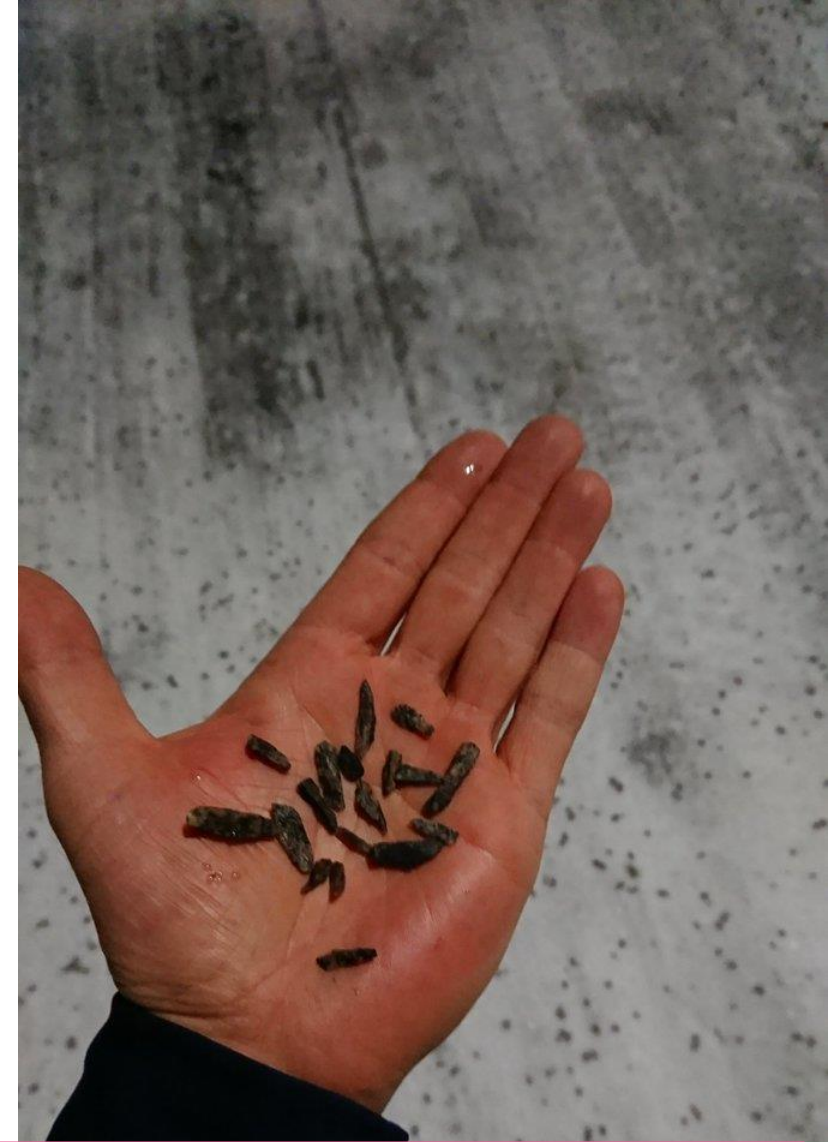


Oppi nro15: Urakan vaatimukseen pitää lisätä riittävästi detaileja!



Details matter, part 2

- Liukkaudentorjuntaa AINOASTAAN mikäli pakollista, pinnan karhennus on AINA ensisijainen toimenpide
- “Käytetty liukkaudentorjuntamateriaali ei saa aiheuttaa vahinkoja pyörille”.
- Sakkoa 2000€ per kerta



Oppi nro16: Yksinkertainen lause urakan vaatimuksissa varmistaa, ettei ”tappajasoraa” esiinny. Ei ole oikeasti kustannuskysymys.

Environmental topics

- Laatulupaus: Euro6 päästöluokituksen työkoneet
- Laatulupaus: Käytetään ainoataan biodieseliä
- Laatulupaus: Kelintarkistuksiin käytetään 100% sähköautoa
- Perinteistä suolaa ei käytetä, ainoastaan ympäristöystävällistä formiaattia (ja sitäkin vain mikäli pakko).

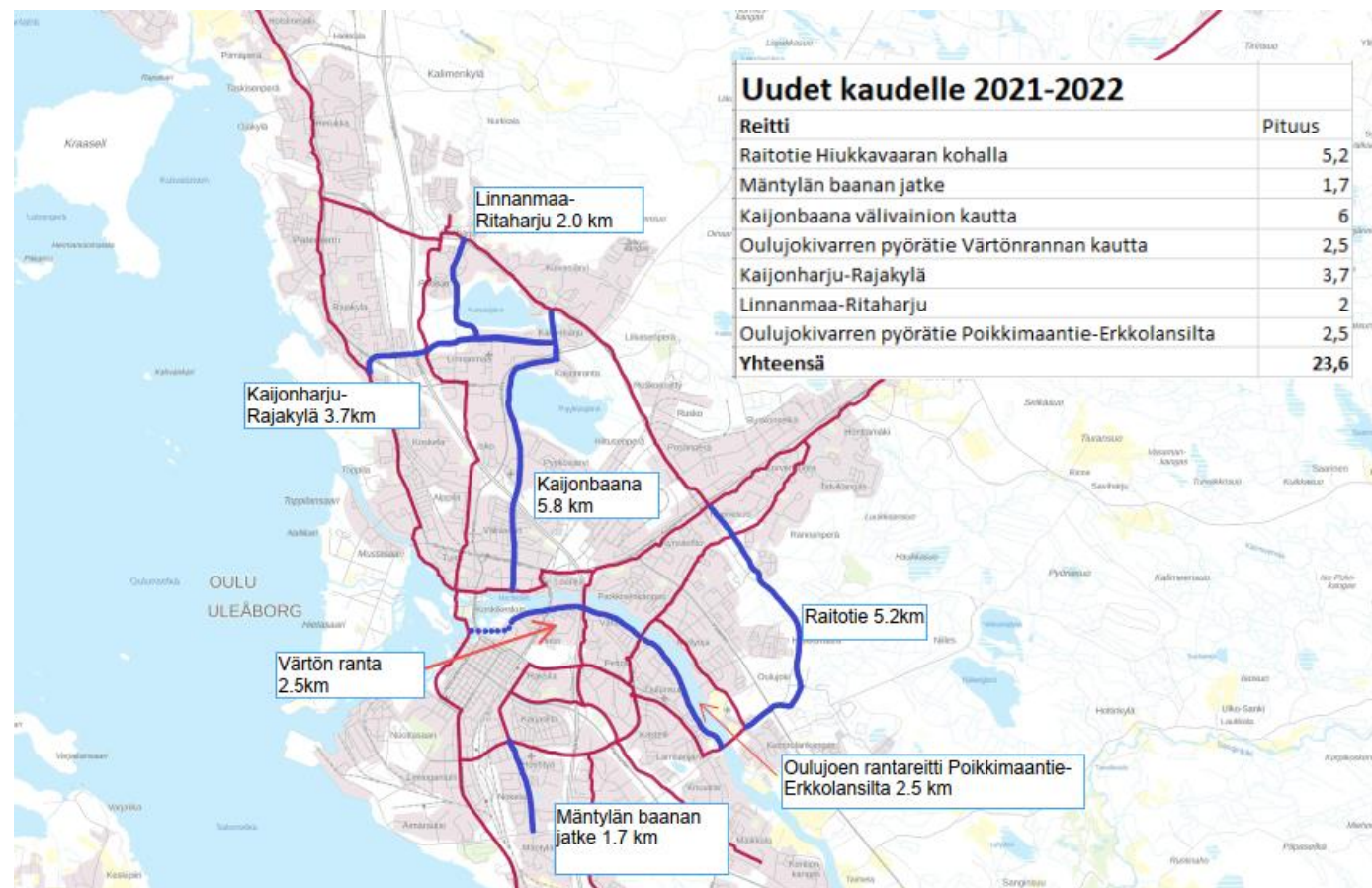


Oppi nro17: Tilaajalla on valta (ja vastuu!) ohjata urakoitsijan toimintaa ympäristöystävällisemmäksi!

Moar please...

- Alunperin 125km verkko
- Hyvin toimivaa urakkaa päätettiin laajentaa
- 1.laajennus kaudelle 2021-2022 (+25km)
- 2.laajennus kaudelle 2022-2023 (+15km)

- Laajennuksen hintalappu alunperin +3200€/km/vuosi, MUTTA
- Samat kilometrit putosivat alueurakoista pois (-2000€/km/vuosi)
- Kustannusvaikutus lopulta vain +1200€/km/vuosi



Oppi nro18: Laajennus ei ollutkaan rahasta kiinni!



Kaupunki A

- Lisäinvestointi 1200€/km/vuosi
- 10% kaupungin pyörätieverkosta
- Kaupunki A: 400km pyörätieverkko
 - 40km priorisoitua väylää
 - $40\text{km} \times 1200\text{€/km/vuosi} = 48\ 000\text{€/vuosi}$
 - Koko talvikunnossapidon (ajoradat + pyörätiet) budjetti 2,5-3,0m€

Kaupunki B

- Lisäinvestointi 2000€/km/vuosi
- 10% kaupungin pyörätieverkosta
- Kaupunki A: 800km pyörätieverkko
 - 80km priorisoitua väylää
 - $80\text{km} \times 2000\text{€/km/vuosi} = 160\ 000\text{€/vuosi}$
 - Koko talvikunnossapidon (ajoradat + pyörätiet) budjetti 5,0-6,0m€

Oppi nro19: Pyöräteiden talvikunnossapidossa ei ole kysymys rahasta vaan arvovalinnasta.

Johtopäätökset

1. Talvikunnossapito on asiakaspalvelua, asiakkaina kaupunkilaiset
2. Tilaajan pitää ohjata, valmentaa ja tsemptata urakoitsijaa
3. Kyse ei ole rahasta, vaan kaupungin arvovalinnasta





<https://twitter.com/harrivaarala>



harri.vaarala@ouka.fi