

Lahden kaupunki, Kaupunkiympäristölautakunta, 25.05.2022

§ 84

Valtuustoaloite: Aurataan Lahden kadut tasa-arvoisesti ja turvallisuus huomioon ottaen

631/00.01.01.03/2022

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

Kunnossapitoinsinööri Tanja Parviainen p. 044 482 0554

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

Kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää antaa vastauksenaan valtuustoaloitteeseen perusteluosassa esitetyn.

Perusteluosa

Valtuutettu Anna Kaisa Kupiainen ja kaksi muuta valtuutettua 31.1.2022:

”Aurataan Lahden kadut tasa-arvoisesti ja turvallisuus huomioon ottaen

Valtuutetun aloiteoikeutta käyttäen, me allekirjoittaneet esitämme, että Lahti ottaa käyttöön tasa-arvoisemman ja turvallisuutta edistävän kunnossapidon suunnitelman, joka huomioi vaikutukset eri käyttäjäryhmiin nykyistä paremmin.

Tilastojen mukaan naiset kävelevät, pyöräilevät ja käyttävät joukkoliikennettä miehiä enemmän. Miehet puolestaan autoilevat naisia enemmän. Katujen liukkaudesta johtuvissa onnettomuuksissa loukkaantuu

kolme kertaa enemmän jalankulkijoita kuin autoilijoita. Naiset loukkaantuvat näissä liukastumisissa miehiä useammin (lähde: Kuntaliitto). Liukastumiset aiheuttavat talvikuukausina ruuhkapiikkejä terveydenhuollon toimipisteissä. Tapaturmien hoito ja töistä poissaolot maksavat neljä kertaa enemmän kuin katujen talvikunnossapito (lähde: Kuntaliitto).

Kouluihin kuljetaan usein jalkaisin, pyörällä tai bussilla. Bussipysäkkien kunnossapito on tärkeä asia monille bussia käyttäville huonojalkaisille vanhuksille tai muille liikkumisrajoitteisille. Kun kaikki palvelut, esimerkiksi neuvolapalvelut ja terveyskeskus on keskitetty Lahden keskustaan, on entistä tärkeämpää huolehtia kevyen liikenteen väylistä ympäri vuoden, jotta kaikki pääsevät palvelujen pariin joko jalkaisin, pyöräillen tai bussilla.

Katujen lumenaurauksen järjestys vaikuttaa eri sukupuoliin ja muihin väestöryhmiin eri tavoin. Lumessa on vaikeampi kulkea jalan, lastenrattaiden, polkupyörän, pyörätuolin tai rollaattorin kanssa kuin autolla.

Esitämme, että Lahti tarkastelee lumenaurauksen järjestystä ja katujen kunnossapitoa sekä niiden vaikutuksia eri väestöryhmiin kuten sukupuoliin, ikäihmisiin tai heihin, joilla on liikkumisen rajoitteita. Kevyen liikenteen väylät tulee aurata ennen autoteitä.”

### **Vastaus aloitteeseen**

Valtuustoaloitteen tavoitteena on, että kunnossapidossa tarkastellaan lumenaurauksen ajojärjestystä ja tämän vaikutuksia eri väestö- ja käyttäjäryhmiin. Lisäksi aloitteessa esitetään, että kunnossapidossa otetaan huomioon entistä paremmin erilaisten käyttäjien turvallisuus. Aloitteessa esitetään, että kevyen liikenteen väylät on aurattava ennen

ajoratoja sekä bussipysäkkien talvikunnossapidosta on huolehdittava entistä paremmin.

Lahden kaupungin kunnossapitovastuulla olevat kevyen liikenteen väylät on jaettu kunnossapidollisesti hoitoluokkiin A++, A+, A ja B, joista luokat A++ ja A+ ovat pääpyöräilyreittejä. Korkein kunnossapitoluokka on pääpyöräilyreitti luokka A++. Tämän luokan kevyen liikenteen väylillä toimenpiteisiin on ryhdyttävä, kun lunta on satanut yli 2 cm (tai sohjoa yli 2 cm) työn enimmäiskeston ollessa 3 tuntia. Sateen loppuessa klo 22:00 jälkeen, A++ luokka tulee olla aurattuna/harjattuna aamuksi klo 7.00 mennessä. A++ luokalla lumen syvyys ei saa koskaan ylittää yli neljää senttimetriä. A++ luokka on tällä hetkellä käytössä vain keskustan urakan alueella ja luokan mukaisia reittejä on yhteensä noin 20 km.

A+ luokan väylä on saman kaltainen kuin A++ luokka. Eroavaisuutena lumikertymä, mikä ei saa koskaan ylittää yli viittä senttimetriä. A-luokan väylillä toimenpiteet on aloitettava lumikerroksen ollessa 2 cm (tai sohjoa 2 cm), työn enimmäiskeston ollessa neljä tuntia. B-luokan väylillä toimenpideraja täyttyy 3 cm lumesta (sohjoa 2 cm), toimenpiteiden enimmäisajan ollessa kahdeksan tuntia. A- ja B-luokan väylillä lumisateen loppuessa klo 18:00 jälkeen tulee auraustöiden olla valmiina aamuksi seitsemään mennessä.

A+ luokkaisia väyliä on nykyisen keskustan urakan alueella ja hoitoluokka on otettu käyttöön myös 1.10.2022 alkavassa eteläisessä urakassa. Nykyisissä urakoissa talvihoidon tuotekorteissa A-luokan kevyen liikenteen väylän toimenpideraja täyttyy, kun lunta tai sohjoa on yli kaksi senttimetriä. Toimenpideaika on näissä luokissa neljä tuntia, ja kuten ajoradoillakin, klo 22.00 jälkeen loppuneen lumisateen kertymät tulee aurata aamuksi klo 7.00 mennessä. Näillä toimenpiteillä on tarkoitus

sujuvoittaa päivällä tapahtuvaa liikkumista ja toisaalta varmistaa aamuliikenteen esteettömyys. Auraajille on sallittava lepoajat, joten aurakalustoa ei voi pitää tauotta liikkeessä jatkuvankaan sateen aikana.

Ajoratojen aurauksissa I-luokan väylillä lähtökynnykset täyttyvät lumen syvyyden ollessa 3 cm ja sama senttimäärä on myös luokissa II ja III. Luokat eroavat toisistaan lähinnä toimenpideojoissa. Kunnossapidon täytyy huomioida joukkoliikenteen reitit, sekä erityisen mäki- ja osuudet, ja toimenpiteitä kohdennetaan ensin joukkoliikenteen reiteille.

Kunnossapitourakoiden talvihoitokorteissa ei mainita, että kevyen liikenteen väylät tulee aurata vasta ajoratojen jälkeen, vaan kevyen liikenteen väylillä lähtökynnyksen määrittelee vain ja ainoastaan lumen syvyys ja toimenpiteisiin tulee ryhtyä, kun tuotekorteissa mainitut lumensyvyydet on saavutettu. Näin ollen auraustöitä tehdään yhtäaikaaisesti sekä kevyen liikenteen väylillä, että ajoradoilla.

Kunnossapitourakoiden tuotekortteihin on kirjattu kevyen liikenteen reittien hoitaminen yhtenäisesti koko pituudeltaan, eikä sen käytön estäviä poikkittaisia lumivalleja sallita. Suojatiet ja keskisaarekkeet on hoidettava samanaikaisesti ja samalla tasolla kuin sen jatkeena olevat kevyen liikenteen väylät. Pyöräilyreitit (luokat A++ ja A+) hoidetaan aina ensimmäisinä. Urakoitsijoiden tulee seurata urakoiden rajapinnoilla tapahtuvia kunnossapitotöitä, jotta alueen palvelutaso olisi mahdollisimman tasapuolista. Näiden lisäksi kunnossapitourakoiden tuotekortteihin on kirjattu, ettei lumen ja sohjon poistosta syntyneet lumivallit saa haitata kevyttä liikennettä (esim. pyörätuolin ja lastenrattaiden käyttöä), suojateiden valo-ohjauksen nappien käyttöä, pysäköintilippuautomaattien käyttöä eikä aiheuttaa haittaa linja-

autopysäkkien käytölle. Jatkuvien sateiden aikana väylät on pidettävä kulkukelpoisina ja pelastusajoneuvojen kulkeminen on taattava.

Nykyisten kunnossapitourakoiden tuotekorteissa ei tosissaan ole esitetty ajoratojen auraamista ensin, vaan määrittelevä tekijä on kertyneen lumen määrä. Urakoitsijat auraavat jo nyt tiettyjä reittejä, kuten pääväylien kevyen liikenteen väylät, lähes aina ennen ajoratoja ja ajavat ne sitten vielä uudestaan, kun ajoradat on ajettu. Usein on tilanteita, jolloin ajoradatkin joudutaan ajamaan kahteen kertaan, ja näin ollen kevyen liikenteen väyliäkin useita kertoja. Etenkin runsaiden sateiden aikana tämä on varsin yleinen toimintatapa. Runsaiden sateiden aikana, kuten talvella 2021–2022, oli hetkittäin ajanjaksoja, jolloin kevyen liikenteen väylille kertyi enemmän lunta kuin mitä talvihoidon tuotekorteissa on sallittu. Nämä tilanteet ovat liittyneet lähinnä kuljettajien lepoaikoihin.

Etenkin keskustan alueella on havaittavissa selviä ongelmia ja puutteita kiinteistöjen vastuualueella olevien jalkakäytävien talvihoidossa. Ongelma on korostunut talvikaudesta 2019–2020, jolloin keskustan kunnossapitourakoitsija otti käyttöön Lahden kaupungin karttapalvelusta päivittyvän digitaalisen kartta-aineiston. Tuon aineiston avulla auraajat ja muut talvihoitoa suorittavat näkevät mobiililaitteistaan tarkasti vastuualueet, eivätkä näin ollen enää ”vahingossa” hoida kiinteistöjen vastuulle kuuluvia alueita. Tässä järjestelmässä on havaittu pieniä puutteita, liittyen esimerkiksi talvipysäköintialueisiin. Talvikaudella 21–22 havaittiin, etteivät kaikki kaupungin talvihoitoon kuuluvat pysäköintialueet näkyneet kartta-aineistossa ja joitain pysäköintialueita (myös invapysäköintialueita) jäi tästä syystä hoitamatta. Tämä virhe on nyt korjattu, ja pysäköintialueet on lisätty kartta-aineistoon.

Nykyisissä kunnossapitourakoissa on kohtuudella huomioitu erilaiset liikkujat, sillä toimenpiteisiin ryhtymisen lumikertymät ovat varsin matalia. Jos senttimääriä lasketaan vielä alemmas, ollaan jo niin sanotulla nollassa. Tiukemmat rajat ovat toki mahdollisia, mutta ne käytännössä tuplaavat sekä konekaluston määrän, että esim. käsityötä suorittavien tekijöiden määrän (esim. käsilumityöt pysäkkikatoksista ja portaista). Jos nämä tuplaantuvat, nousee kunnossapidon kustannuksetkin huomattavasti.

Kevyen liikenteen väylillä suoritetaan liukkaudentorjuntaa, kun sääolosuhteissa tapahtuva muutos aiheuttaa liukkauden tuntuvan lisääntymisen. Liukkauden torjuntaa suoritetaan sekä hiekoittamalla, että ympäristöystävällisillä kemikaaleilla. Kevyen liikenteen väylillä liukkauden torjuntaa suoritetaan parin tunnin toimenpideojilla, kun toimenpiteiden lähtökynnykset ovat täyttyneet. Lähes aina auruskierrosten jälkeen väylille suoritetaan myös liukkaudentorjunta. Samalla käsinhiekoitetaan myös pysäkkikatosten edustat. Lämpötilan sahatessa plussan ja miinuksen välillä, aiheutuu hiekoitusmateriaalin painuminen jään ja lumen sisään, ja tämä voi aiheuttaa liukkauden tunnetta. Tähän ongelmaan on reagoitu hiekoittamalla väyliä aamuliikennettä varten, ja tarvittaessa hiekoituksia on uusittu myöhemmin iltapäivällä.

Talvihoitoon liittyviä ongelmia on havaittu erityisesti jatkuvien ja runsaiden sateiden aikana, kuten talvella 2021–2022, jolloin normaalille sateelle mitoitettu auruskalusto ei ehdi auraamaan väyliä riittävän tehokkaasti. Urakoitsijoilla on käytössään myös yksittäisiä varakoneita ja niitä käytettiin kuluneen talvikauden aikana. Reilumman lisäkaluston ottaminen poikkeuksellisen runsaiden sateiden aikaan ei ole helppoa, sillä kunnossapitotyöt luetaan vaarallisiksi töiksi, ja työhön ryhtyvillä tulee olla tietyt luvat kunnossa, työmaakohtaiset perehdytykset suoritettuina, hyvä

alueellinen tuntemus sekä riittävä koneajotaito, jolla pärjää vahinkoa aiheuttamatta vilkkaan liikenteen seassa sekä ahtaissa paikoissa. On jo todettu tosiasia, että työkoneita on helposti saatavilla, mutta osaavia kuljettajia on vaikea löytää. Auraskalusto on suurta ja painavaa, ja osaamaton kuljettaja tekee niillä helposti enemmän vahinkoa kuin hyvää. Tilanne hyvien kunnossapitourakoitsijoiden ja tekijöiden suhteen ei näytä helpottuvan, ja tekijäpula on tunnustettu muissakin kaupungeissa (esim. Helsingissä). Lumen siirtoon saatavaa kalustoa on helpommin saatavilla, sillä siirtoajoneuvot ovat lähinnä kuorma-autoja. Runsaslumisena talvena ongelma muodostuu lumen siirron kanssa siitä, että koneiden kuljettajat ovat kiinnitettyinä aurauksiin, eikä kalustoa ja kuljettajia enää riitä siirtotyöhön.

Joskus haastavat keliolosuhteet aiheuttavat muutoksia normaaleihin talvikunnossapitotoimiin, esimerkiksi jos kesken talven sataa vettä pienen lumikerroksen päälle, ei lunta ole aurattu ennen vesisadetta, jotta väylien pito olisi parempi ja vältettäisiin peilijää/mustanjään-tilanteet. Näiden tilanteiden osalta on ennakkoon sovittu toimintatavat urakoitsijoiden kanssa, ja tietoisesti toimittu vastoin tuotekorttein ohjeistusta.

Aloitteessa esitetään parempaa talvikunnossapitoa bussipysäkeille ja tästä on jo esitetty toiveita urakoitsijoidenkin suuntaan. Talvella 2021–22 on käyty yhteisellä katselmuksella sekä joukkoliikenteen että kunnossapidon kesken ja suunnitelmia parempaan laatuun on jo tehty.

Kunnossapitourakoitsijoiden kanssa läpikäydään talvikauden kokemukset, ja nämä on tarkoitus jalkauttaa käytäntöön jatkossa.

Kaupungin alueella on monessa paikassa hyvin vähän lumitilaa, ja tämä aiheuttaa kunnossapitoon ongelmia. Ongelmat näkyvät ajoratojen kaventumisina, mutta myös kevyen liikenteen väylien kaventumisina.

Etenkin runsaslumisena talvena, kuten talvella 21-22, A++ väylän lumipenkat kohosivat niin korkeiksi, ettei väylää voinut enää hoitaa harjaamalla/auraamalla, koska harja ei nostanut lunta tarpeeksi korkealle. Väylän varret oli tyhjennettävä erikseen lumesta, jolloin normaalia harjaustoimintaa päästiin jatkamaan. Lumen siirtoa odotellessa väylä ei hetkellisesti täyttänyt A++ luokan vaatimuksia.

Kilpailutukseen tulevien kunnossapitourakoiden kanssa mietitään aina hoitoluokkien muutostarvetta ennen tarjouspyynnön jättöä.

Hoitoluokkamutoksia voidaan suorittaa perustellusti myös kesken urakkakausien. Pohjoinen urakka-alue on seuraava kilpailutettava urakka, ja nykyisessä urakassa ei ole käytössä A+ luokan väyliä. A+ luokan väylien lisääminen myös pohjoisen urakan alueelle on suunnitteilla. Lisäksi on mahdollista tarkastella joidenkin palvelutalojen lähistöllä olevien katualueiden hoitotasoa ja suunnitella niiden läheisyyteen korkeampia hoitotasoa. Liikennesuunnittelu on määritellyt kevyen liikenteen pääreitit samoin kuin pääpyöräilyreitit, ja näiden reittien varrella on kouluja ja palvelukeskittymiä. Reitit noudattelevat pääreittejä keskustan suuntaan. Kunnossapito hoitaa näin ollen katualueita liikennesuunnittelun määrittelemien luokkien mukaan, toki tarvittaessa ja perustellusti muutokset ovat mahdollisia.

Korkeammat hoitoluokat tai näiden määrien huomattava kasvu lisäävät aina kustannuspaineiden nousua, sillä sama konekalusto ei enää ehdi suorittamaan työtä vanhoissa toimenpideaajoissa ja kustannusten nousu tulisi huomioida myös kunnossapidolle varatussa budjetissa.

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto





Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 25.05.2022 § 84

## Toimenpiteet

Lautakunta: kh

Kh: kv

Kv: -