



Svar på Sami Kanervas och 30 andra ledamöters motion om att minska sandningen av cykelvägar

VD/7811/00.02.00.03/2017

HP/HW/NJ/LL/AP

Sami Kanerva och 30 andra ledamöter har lämnat in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Makadam som används för halkbekämpning på gång- och cykelvägar är besvärlig för cyklister, eftersom den orsakar punktering och försämrar väggreppet på asfalten efter att snön har smält. Under vintern använder cyklisterna dubbdäck, vilket också gör att makadamens inverkan på isigt underlag inte är så stor. Dessutom går det inte att använda pulka eller skidor när snön är täckt av sand.

Under de snöfattiga vintrarna i södra Finland försämrar luftkvaliteten av sandningsmakadam på grund av dammet. Utspridning, borttagning och rengöring av makadam för med sig kostnader under varje arbetsskede. Den största skadan är ändå punktering som trasslar till cyklistens tidtabeller och orsakar onödigt besvär. Till slut får många cyklister nog och cyklar endast under den årstid då det inte sandas, även om det med tanke på klimat och utrustning vore möjligt att cykla året runt.

I en insändare i Helsingin Sanomat motiverade den biträdande stadsdirektören i Helsingfors, Pekka Sauri, sandningen med att staden har ansvaret vid halkolyckor. Det finns ändå skäl att utreda om sandning av t.ex. två tredjedelar av gång- och cykelvägarnas bredd garanterar en tillräckligt säker färdväg för invånarna. Tekniskt sett är det enkelt att genomföra en partiell sandning, t.ex. genom att täcka sandningsanordningens kant med en skiva.

Vi som undertecknat motionen föreslår att Vanda stad utreder möjligheterna att minska sandningen av cykelvägarna till exempel genom att lämna ett smalt område vid ledens kant osandat. Vidare föreslår vi att Vanda stad genomför ett försök med att minska sandningen av cykelvägar längs de viktigaste cykellederna”.

Stadsfullmäktige 28.8.2017 § 17

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö konstaterar följande som sitt svar:

Makadam som är så vasst att den kan punktera ett cykeldäck brukar kallas för ”tappajasepeli” på finska av cyklisterna. I stället för den vassa makadamen har man redan flera år använt grusmakadam på gång- och cykelvägarna i Vanda. Diametern på grusmakadamen varierar mellan 1–5 millimeter. Den är lite dyrare än det vanliga bergskrossmaterialet, men stenmaterialets mindre kornstorlek och det naturenliga materialets runda kanter gör den mer däckvänlig.

I Vanda går det åt ca 15 000 ton sandningssand per vinter och kostnaderna är ca miljoner euro. I lösningarna vad gäller bekämpning av halka på gång- och cykelvägarna har man beaktat de olika användargrupperna och kommit till en lösning som inte stör eller är till skada för någon av grupperna.



Friktionsegenskaperna hos ett grövre material är bättre för fotgängarna, men i Vanda har man beslutat beakta också vintercyklisternas däck. Samtidigt gynnar det också dem som drar en pulka efter sig, sparkar sparkcykel eller rastar hunden. Dessa användargrupper brukar inte heller gilla grovt grus.

Gatuhållningen ansvarar i halkningsfall alltid för hela ledens tvärsnittsbredd. I Vanda finns det sammanlagt 790 km cykelvägar, av vilka endast en bråkdel har ca 8 km (7,7 km) långa avsnitt separata för cyklister och fotgängare. För de kombinerade gång- och cykelvägarnas del är det inte möjligt med partiell sandning, eftersom gång- och cykelvägarnas hela bredd ska kunna användas av alla. Dessutom måste man ta sig över gång- och cykelvägarna för att komma till fastigheter eller övergångsställen, och halkskillnader får inte förekomma under några som helst omständigheter. Vid partiell sandning ökar risken för olycka och därmed ökar också ersättningsansvaret väsentligt, och man kan inte på något sätt begränsa eller övervaka hur cyklister eller fotgängare använder den del som inte sandas.

Det bästa vädret med tanke på halkbekämpning skulle vara en lång period av kyla, vilket sällan förekommer vid kusten. På vintern växlar temperaturen vanligtvis över eller under 0 °C och halkan på väg-

ytorna ändras snabbt. Likaså kan lokala ändringar i vädret också vara stora. En stor utmaning för gatuhållningen är att gång- och cykelvägarnas ytor håller en jämn kvalitet och inte bjuder på överraskningar och sandning är ett kostnadseffektivt sätt att bekämpa halkan. Å andra sidan är beläggningens yta ofta bar största delen av vinterperioden under milda vintrar. Därmed fungerar stenmaterialet som ett lagerskikt som förlänger bl.a. cyklisternas bromssträckor och orsakar risk för att falla vid en oväntad vändning.

För att minska sandningsolägenheterna har man i Uleåborg testat bekämpning av halka på cykelvägar med trämaterial och i Helsingfors samt i Åbo har man provat vägsaltning och borstning. I Vanda har man också provat vägsaltning på Tolkvägen vintern 2015/2016. Kostnaderna för metoden som Helsingfors testat har varit ca 1,5 gånger större än de vanliga metoderna som plogning och sandning, men vintercyklisterna har varit nöjda med försöket. Nackdelar har varit större risk för att cyklarna rostar. Vägsaltet torkar dessutom ut hundarnas trampdynor och saltet som fastnar i hundarnas tassor och kommer in i bostäderna ökar t.ex. risken att förstöra parkettgolv.

Kommunalteknikcentralen följer aktivt med olika försök med vinterunderhåll av gång- och cykelvägar och är i fortsättningen beredda att ta i bruk nya metoder som man har goda erfarenheter av i den mån de tillgängliga anslagen det tillåter. Det är ändamålsenligt att använda stadens begränsade resurser främst på centrala arbetsvägar där det finns störst potential för ökat antal cyklister.

Utgående från erfarenheterna från Helsingfors ska rutterna planeras som vettiga och sammanhängande helheter, det ska reserveras bättre resurser än normalt och på så sätt säkerställa att rutterna håller en enhetlig nivå. För underhållsutrustningens del är en lämplig rutt cirka 8–10 km lång. Förutsättningen för att ta i bruk borstning och vägsaltning är att rutten är högklassigt byggd och att t.ex. torrläggningen fungerar bra.

Vanda utvecklar systematiskt kvalitetskorridorer för cykeltrafik inom de närmaste åren. Att öka möjligheterna för cykeltrafik året runt följer också vår strategi. Målet är att höja kvalitetsnivån på kvalitetskorridorernas vinterunderhåll i takt med att enhetliga rutthelheter har tagits i bruk. För cyklisternas del är det också mycket viktigt att ruttens kvalitet håller en god nivå över kommungränsen och också på statligt underhållna leder, vilket förutsätter gott samarbete med grannstäderna och Nylands NTM-central.



Stadsstyrelsen 27.11.2017 § 22

Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) ge Sami Kanerva och de 30 andra ledamöter som undertecknat motionen stadsstyrelsens svar i enlighet med kommunalteknikens förslag,
- b) föreslå för stadsfullmäktige att stadsstyrelsens svar antecknas för kännedom.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 11.12.2017 § 10

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar anteckna stadsstyrelsens svar för kännedom.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Bilaga: den undertecknade fullmäktigemotionen

Anvisningar för sökande av ändring: 4.1 Besvärsförbud

Närmare information:

Henry Westlin, stadsingenjör, tfn 09 8392 2427, [foramn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:foramn.efternamn[at]vantaa.fi)