



Vastaus Sami Kanervan ja 30 muun valtuutetun aloitteeseen pyöriteiden hiekoituksen vähentämiseksi

VD/7811/00.02.00.03/2017

HP/HW/NJ

Sami Kanerva ja 30 muuta valtuutettua ovat jättäneet seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Kevyen liikenteen väylien liukkauden torjuntaan käytetty sepeli on haitallista pyöräilijöille, sillä se aiheuttaa rengasrikkoja ja heikentää pitoa asfaltilla lumen sulamisen jälkeen. Talvisaikaan polkupyöräilijät käyttävät nastarenkaita, joten sepelin vaikutus jäiselläkin alustalla jää pyöräilijän kannalta vähäiseksi. Lisäksi hiekoittaminen estää lumiseen aikaan pulkan tai suksien käyttämisen.

Etelä-Suomen vähälumisessa talvessa hiekoitussepele heikentää ilmanlaatua pölyämisen vuoksi. Sepelin levittäminen, poistaminen ja puhdistaminen aiheuttavat kustannuksia jokaisen työvaiheen aikana. Suurin haitta on kuitenkin pyöräilijän rengasrikko, joka sotkee koko päivän aikataulut ja aiheuttaa ylimääräistä vaivaa. Lopulta moni pyöräilijä kyllästyy ja jättää pyöräilyn vain hiekoittamattomalle vuodenajalle, vaikka se olisi ilmaston ja välineiden puolesta mahdollista ympäri vuoden.

Helsingin apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri perusteli Helsingin Sanomien mielipidekirjoituksessa hiekoitusta kaupungin vastuulla liukastumistapauksissa. On kuitenkin syytä selvittää, riittäisikö kevyen liikenteen väylien hiekoittaminen esimerkiksi 2/3 leveydeltä tarjoamaan asukkaille riittävän turvallisen kulkutien. Teknisesti toteutus on yksinkertaista esimerkiksi peittämällä hiekoituslaitteen reuna levyllä. Me allekirjoittaneet esitämme, että Vantaan kaupunki selvittää mahdollisuuden vähentää hiekoitusta pyöriteillä esimerkiksi jättämällä väylän reunaan hiekoittamattoman kaistaleen. Lisäksi esitämme, että Vantaan kaupunki järjestää kokeilun pyöriteiden hiekoituksen vähentämisestä tärkeimmillä pyöräilyreiteillä.”

Kaupunginvaltuusto 28.8.2017 § 17

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala toteaa vastauksena seuraavaa:

”Tappajasepeli” on pyöräilijöiden antama nimi hiekoitussepelille, joka on niin terävää, että se voi puhkoa renkaan. ”Tappajasepelin” asemesta Vantaan kevyen liikenteen väylillä on jo vuosia pääosin käytetty sorapohjaista hiekoitussepeleä, jonka läpimitta vaihtelee 1–5 millimetriin. Hinnaltaan se on hiukan kalliimpaa kuin tavanomainen kalliomurske, mutta kiviaineksen pienempi raekoko ja luonnonpohjaisen materiaalin pyöreähköt särmät tekevät siitä rengasystävällisemmän.

Vantaalla kuluu hiekotushiekkaa noin 15 000 tonnia talvessa ja kustannukset ovat noin miljoona euroa. Kevyen liikenteen väylien liukkauden torjuntaratkaisussa on otettu huomioon eri käyttäjäryhmät ja päädytty ratkaisuun, joka ei kohtuuttomasti haittaa yhtäkään ryhmistä. Karkeamman materiaalin kitkaominaisuudet ovat jalankulkijoiden kannalta paremmat, mutta Vantaalla on päätetty ottaa



huomioon myös talvipyöräilijöiden renkaita. Samalla se hyödyttää myös pulkan vetäjiä, potkukelkkailijoita ja koiran ulkoiluttajia. Nämäkään käyttäjäryhmät eivät yleensä pidä karkeasta sorasta.

Kadunpitäjä vastaa aina liukastumistapauksista koko väylän poikkileikkauksen leveydellä. Vantaalla on pyöriteitä yhteensä noin 790 km, joista ainoastaan murto-osalla noin 8 km:lla (7,7 km) pyöräily ja jalankulku on eroteltu. Yhdistettyjen jalankulku- ja pyöriteiden osalta osittainen hiekoitus ei ole mahdollista, koska kevyen liikenteen väylien tulee olla koko mitaltaan kaikkien käytettävissä. Lisäksi kevyen liikenteen väylän poikki kuljetaan kiinteistöille tai suojateille, eikä liukkauseroja saa ilmetä missään olosuhteissa. Osittaisessa hiekoituksessa tapaturman ja siten myös korvausvastuun riski kasvaisi oleellisesti, eikä hiekoittamattoman osuuden käyttöä jalankulkuun tai pyöräilyyn voi käytännössä mitenkään rajoittaa tai valvoa.

Liukkauden torjunnan kannalta paras säätila olisi pitkä pakkasjakso, joita rannikon tuntumassa ilmenee harvoin. Talvella lämpötila yleensä vaihtelee 0 °C molemmin puolin ja tienpintojen liukkaus vaihtelee nopeasti. Samoin paikalliset vaihtelut ovat suuria. Kadunpitäjällä on suuri haaste pitää kevyen liikenteen väylien pinnat tasalaatuisina ja yllätyksettöminä ja hiekoitus on kustannustehokas menetelmä liukkauden torjumiseksi. Toisaalta leutoina talvina päälysteen pinta on usein sula suuren osan talvikaudesta. Tällöin kiviaines toimii laakerikerroksena, joka pidentää mm. pyöräilijöiden jarrutusmatkoja ja aiheuttaa kaatumisriskin yllättävissä kääntymistilanteissa.

Hiekoituksen haittojen vähentämiseksi Oulussa on kokeiltu pyöriteiden liukkauden torjuntaa puupohjaisilla tuotteilla ja Helsingissä sekä Turussa on kokeiltu suolaus ja harjaus-menetelmää. Vantaallakin on kokeiltu suolausta Tulkintiellä talvella 2015/2016. Helsingin kokeileman menetelmän kustannukset ovat olleet n. 1,5 -kertaiset tavanomaiseen auraukseen ja hiekoitukseen verrattuna, mutta talvipyöräilijät ovat olleet tyytyväisiä kokeiluun. Haittapuolena on ilmennyt polkupyörien ruostumisriski kasvaminen. Suola lisäksi kuivattaa koirien anturoita ja koirien tassuissa asuntoihin sisälle kulkeutuva suola aiheuttaa riskin mm. parkettilattioiden kunnolle.

Kuntatekniikan keskus seuraa aktiivisesti kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitokokeiluja ja on jatkossa valmis ottamaan käyttöönsä uusia hyväksi koettuja menetelmiä käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa. Kaupungin rajalliset voimavarat on tarkoituksenmukaista käyttää lähinnä keskeisiin työmatkareitteihin, joissa pyöräilijämäärien kasvupotentiaali on suurin.

Helsingin kokemusten perusteella talvihoidon reitit tulee suunnitella järkeviksi ja yhtenäisiksi kokonaisuuuksiksi, varata normaalia paremmat resurssit ja siten varmistaa reitin yhtenäinen laatutaso. Kunnossapitokaluston kannalta sopiva reitti olisi noin 8 - 10 km pituinen. Harjaamisen ja suolaamisen käyttöönotto edellyttää, että reitti on laadukkaasti rakennettu ja esimerkiksi kuivatus toimii hyvin.

Vantaa kehittää lähivuosina systemaattisesti pyöräilyn laatukäytäviä. Myös ympärivuotisen pyöräilyn lisääminen on strategiaamme mukaista. Tavoitteena on nostaa laatukäytävien talvihoidon laatutasoa sitä mukaa, kun yhtenäisiä reittikokonaisuuksia saadaan otettua käyttöön. Pyöräilijän kannalta olennaisen tärkeää on myös se, että reitin laatutaso säilyy kuntarajan ylitse sekä myös valtion kunnossapitämillä väylillä, mikä edellyttää hyvää yhteistyötä naapurikaupunkien ja Uudenmaan ELY:n kanssa.

Kaupunginhallitus 27.11.2017 § 22

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään



- a) antaa Sami Kanervalle sekä 30 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle kuntatekniikan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus,
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 7.4 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 09 8392 2427, [etunimi.sukunimi\[at\]vantaa.fi](mailto:etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)