



28.08.2018

Asia/6

§ 403 Pyöräväylien talvihoidon parantaminen

HEL 2018-008539 T 10 05 03

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Anni Sinnemäki: Pyydän asian pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Tuomas Lautaniemi, ylläpitöinsinööri, puhelin: 310 39463
tuomas.lautaniemi(a)hel.fi
Kaisa Komulainen, tiimipäällikkö, puhelin: 310 39463
kaisa.komulainen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää merkitä tiedoksi Pyöräväylien priorisoidun talvihoidon loppuraportin.

Esittelijän perustelut

Helsingissä on ollut jo pitkään vahva poliittinen tahtotila pyöräliikenteen edistämiseksi. Pyöräilyn edistämishjelma hyväksyttiin kaupunginhallituksessa tammikuussa 2014 ja sen toimenpiteitä on toteutettu siitä lähtien. Edistämishjelman tavoitteena on pyöräliikenteen määrän ympäri-
vuotinen kasvattaminen.

Pyöräilyn edistämishjelmassa on määritelty toimenpiteet ympäri-
vuotisen pyöräilyn kasvattamiseksi. Ohjelman mukaisesti toimivaan talvihoidon tulee panostaa siten, että tärkeimmät pyöräväylät saadaan pidettyä käyttökelpoisina ympäri vuoden. Tämä edellyttää sopivan kaluston hankintaa ja yhtenäisten ylläpidon laatuvaatimusten kehittämistä ja laa-
timista. Edistämishjelmassa edellytetään talvihoidon menetelmien ja



kaluston kehittämistä siten, että pyöräliikenneverkon ympärivuotinen ylläpito onnistuu kustannustehokkaalla tavalla ja että pyöräreittien kunnossapitoluokitus päivitetään pyöräreittien tärkeyden mukaisesti.

Rakennusviraston ylläpitotoimisto (nyk. kaupunkiympäristön toimialan yleiset alueet –yksikkö) käynnisti pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteiden mukaisesti tehostetun talvihoidon kokeilun pyöräväylillä syksyllä 2015. Kokeilun yhteydessä kartoitettiin pyöräilijöiden kokemuksia ja palautetta pyöräväyliä talvihoidosta.

Tehostetun talvihoidon kokeilun tavoitteiksi asetettiin Helsingin katuverkkoon, yhdyskuntarakenteeseen ja ilmastoon sopivan pyöräväyliä talvihoidon menetelmän kehittämisen, talvihoidon laatukriteeristöön kehittämisen sekä laadukkaamman talvihoidon kustannusten selvittämisen päätöksenteon pohjaksi. Samalla asetettiin tavoitteeksi kokeiluverkoston laajentaminen vuosittain yhdellä reitillä siten, että reittejä on enintään neljä ja yhteensä korkeintaan 40 km laajuinen verkosto.

Kokeilun ensimmäisenä talvena 2015-2016 tehostetussa talvihoidossa oli kaksi reittiä, joiden yhteispituus oli 8,7 km. Talvihoidon menetelmänä käytettiin harjaamista ja talven aikana kokeiltiin liukkaudentorjunta-aineina Granlux-liuosta, kaliumformiaattia, karkeaa suolaa ja suolaliuosta. Reiteille ei asetettu laatuvaatimuksia, vaan tavoitteena oli selvittää, miten harjaaminen soveltuu talvihoitoon Helsingissä ja minkälainen laatu taso reitille on mahdollista tällä menetelmällä saada. Kokeilureittien talvihoidosta vastasi Stara.

Talvella 2016-2017 reittiä kasvatettiin merkittävästi, ja kokeiluverkoston pituus kolmella reitillä oli 30,1 km. Kokeilu laajennettiin toimimaan myös kahdella kilpailutetulla urakka-alueella, joista tehostetusta talvihoidosta vastasi alueen alueurakoitsija. Menetelmänä käytettiin harjausta ja liukkaudentorjunta-aineena suolaliuosta, karkeaa suolaa ja suolaliuosta. Laatuvaatimuksia täsmennettiin seuraavasti: ”Reitti tulee olla hoidettu toimenpideaajan voimassa ollessa siten, että pyöräily on sujuvaa, turvallista ja liukkautta ei esiinny. Erityisten sääolojen vallitessa voidaan käyttää auraa ja hiekoitusta. Normaaleissa olosuhteissa sepelin käyttöä ei sallita. Toimenpideaika ja laatulupaus ovat voimassa arkipäivisin klo 7-17. Viikonloppuisin voimassa normaalit A-luokan laatuvaatimukset.”

Talvella 2017-2018 reittejä muokattiin edelleen, ja tehostetun talvihoidon verkosto koostui viidestä reitistä, joiden yhteispituus oli 34,2 km. Menetelmät ja liukkaudentorjunta-aineet olivat samat kuin edellisessä talvena, mutta laatuvaatimuksia tiukennettiin viikonlopun osalta seuraavasti: ”Toimenpideaika ja laatulupaus ovat voimassa arkisin klo 7-19 ja viikonloppuisin klo 7-17.”



Kokeilun yhteydessä määritettiin uutta talvihoidon termistöä, ja vakiinnutettiin käyttöön ”harjasuolaus” kuvaamaan talvihoidon menetelmää, jossa lumi ensin harjataan pois ja sen jälkeen väylälle levitetään liukkaudentorjunta-aine sulattamaan jäljelle jää ja estämään kadun pinnan jäätymistä.

Kokeilun tuloksena paras menetelmä pyöräväylien laadukkaaseen talvihoitoon ja talvipyöräilyn edistämiseen talvihoidon keinoin on harjasuolaus. Harjaamisella saavutetaan ylivoimaisesti paras talvihoidon taso ja suola liukkaudentorjunta-aineena on kokeilluista liukkaudentorjunta-aineista kustannustehokkain. Sama menetelmä on käytössä mm. Ruotsissa ja Hollannissa ja Turussa talvesta 2017-2018.

Kokeilun perusteella harjasuolauksen kustannus on noin 1,6-kertaa korkeampi kuin perinteisen talvihoidon menetelmillä ja nykyisten laatuvaatimusten mukaisesti hoidettu katu. Harjasuolauksen korkeammat kustannukset johtuvat suurimmaksi osaksi siitä, että reitille on osoitettu reitille nimetty henkilöstö ja kalusto, joka on koko talven tarvittaessa käytettävissä. Reittiä hoidetaan jatkuvasti ja sen kunto tarkastetaan vähintään kerran päivässä, jolloin hoitokertoja kertyy useampia kuin nykyisten laatuvaatimusten mukaisessa talvihoidossa. Suolaa joudutaan myös levittämään useammin kuin sepeliä, ja harjaus on auruasta hitaampaa. Jos halutaan käyttää suolaa ympäristöystävällisempiä liukkaudentorjuntamateriaaleja, nostavat ne kustannuksia edelleen. Menetelmän mahdollisen vakiinnuttamisen myötä voidaan erilaisilla hankintatavoilla ja laajemmalla harjasuolattavalla verkostolla saada kustannuksia jonkin verran alemmas.

Kokeilun perusteella harjasuolaamisen vakiinnuttaminen osaksi normaalia talvihoitoa on mahdollista, mikäli yleisten alueiden ylläpitoon osoitetaan tarvittavat lisämäärärahat. Nykyisellä määrärahasolla ja henkilöresursseilla ei pyöräväylien tehostettua talvihoitoa eli harjasuolausta pystytä vakiinnuttamaan eikä kokeilua jatkamaan.

Kokeilun kustannusten perusteella arvioitu vuotuinen lisämäärärahan tarve on 6 000 euroa / hoidettava kilometri. Noin 60 km verkostolla tämä tarkoittaa noin 400 000 euron lisämäärärahan tarvetta ja 150 km verkostolla noin 900 000 euron lisämäärärahan tarvetta.

Vuoden 2015 tarkastuslautakunnan arviointikertomuksessa todettiin, että kansainvälisesti verrattuna pyöräilyn edistämisen henkilöresurssit ovat Helsingissä erittäin pienet. Pitkäjänteinen ja suunnitelmallinen talvihoidon kehittäminen vaatii riittävää panostusta menetelmien kehittämiseen, hankintaan, valvontaan sekä pyöräilijöiden osallistamiseen ja asukasyhteistyöhön. Kokeilun tuloksena voidaan arvioida, että pyörä-



28.08.2018

Asia/6

väylien tehostetun talvihoidon vakiinnuttaminen vaatii yhden täysiaikaisen henkilöresurssin.

Kaupunkiympäristön toimialan ylläpitopalvelu esittää, että mikäli harja-suolaus halutaan vakiinnuttaa pyöräväylien talvihoidossa, on rahoitus varmistettava ja otettava huomioon jo vuoden 2019 talousarvioesityksessä osoittamalla lisämääräraha yleisten alueiden ylläpitoon.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Tuomas Lautaniemi, ylläpitoinsinööri, puhelin: 310 39463
tuomas.lautaniemi(a)hel.fi
Kaisa Komulainen, tiimipäällikkö, puhelin: 310 39463
kaisa.komulainen(a)hel.fi

Liitteet

1 Pyöräväylien priorisoitu talvihoito LOPPURAPORTTI

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Ylläpito/ Komulainen Kaisa