

Svar på fullmäktigemotionen om att vidta åtgärder för att få cyklisterna att sänka farten på gång- och cykelleden i Stationsvägens backe och/eller skaffa trafikljus till korsningen mellan Banstigen och Stationsvägen

STF 21.03.2022 § 16

1131/00.02.10.00/2021

Mer information:

kommunteknikchef Jarkko Riipinen, tfn 050 382 87 56

projektingenjör Minna Raatikka, tfn 050 544 64 27

fornamn.efternamn@grankulla.fi

Bakgrund

Ledamot Risto Paljoki har lämnat en motion vid sammanträdet STF 20.12.2021 om att vidta åtgärder för att få cyklisterna att sänka farten på gång- och cykelleden i Stationsvägens backe och/eller skaffa trafikljus till korsningen mellan Banstigen och Stationsvägen. Enligt motionen är det utmanande att ansluta till Stationsvägen på grund av cyklisternas höga hastigheter och dålig sikt. Dessutom är det svårt att svänga till vänster från Banstigen, särskilt vid rusningstid, eftersom trafikmängderna på Stationsvägen är stora. Motionen delas ut som **bakgrundsmaterial** till föredragningslistan.

Kommuntekniken utredde motionen i början av året och i utredningen rådgjorde man med kommunteknikens ramavtalskonsult Finnmap Oy.

Utredning

Kommuntekniken utredde utgångspunkterna för trafiken på Stationsvägens cykelled samt för korsningen mellan Banstigen och Stationsvägen. I motionen upplevdes att anslutningen från Banstigen till Stationsvägen är ett problem. En av utmaningarna som fastställts var cyklisternas höga hastighet i nedförsbacken vid Banstigens korsning och den otrygghet som då uppstår när bilister svänger till vänster mot Stationsvägen. I motionen föreslogs att farthinder anläggs på Stationsvägens cykelled.

Bilisterna som svänger från Banstigen (lokalgata) har väjningsplikt i förhållande till cyklisterna på Stationsvägen. Därför är de som kommer från Banstigen ansvariga för att anpassa sin hastighet och körstil efter omständigheterna vid korsningen. Att bygga ett farthinder intill korsningen på cykelleden ökar inte cyklisternas säkerhet utan flyttar cyklistens uppmärksamhet från själva korsningen till att köra över hindret. Således försämrar cyklisternas observationsförmåga och i och med det även säkerheten då cyklisterna passerar korsningen. I övrigt är det heller inte att rekommendera att anlägga ett farthinder på cykelleden eftersom det kunde orsaka en allvarlig olycka om en cyklist till exempel kommer till farthindret i hög hastighet i mörker. Ur de cyklisters perspektiv som kommer från centrum främjar dessutom inte ett farthinder i uppförsbacken smidig och lockande cykling. Cykelleden på Stationsvägen är en av de viktigaste huvudcykellederna i Grankulla (cirka 300 cyklist/dygn). Stadens målsättning är att cykellederna är säkra och smidiga förbindelser av hög kvalitet både inom staden och som en del av regionens cykelnät. Kommuntekniken anser att ett farthinder på Stationsvägens cykelled inte ska byggas för att underlätta anslutningen från Banstigen till Stationsvägen för bilar som har väjningsplikt.

Kommuntekniken granskade sikten i korsningen av Banstigen och Stationsvägen då man ansluter från Banstigen. Frisiktsområdet är bra och tillräckligt för att säkert kunna ansluta till Stationsvägen. Sopskjulet och trädbeståndet på Stationsvägen 4 förhindrar sikten en aning och staden har regelmässigt bett fastigheten att flytta på sopskjulet och gallra trädbeståndet för att förbättra situationen.

Ett annat förslag som lades fram i motionen för att underlätta anslutningen från Banstigen mot vänster till Stationsvägen gällde skaffandet av trafikljus till korsningsområdet vid Banstigen och Stationsvägen. Kommuntekniken undersökte på en principiell nivå nödvändigheten och lämpligheten av trafikreglering med trafikljus. Planeringsprinciperna för trafikreglering med trafikljus läggs fram i den riksomfattande [planeringsanvisningen \(LIVASU\)](#) (på finska). Grundprincipen är att alla trafikformer från alla håll vid korsningen i fråga ska regleras med trafikljus för att trafiken ska löpa säkert.

I korsningen vid Banstigen skulle det betyda reglering av övergångsstället vid Banstigen och Stationsvägen, reglering av båda körfälten på Stationsgatan samt reglering av trafiken från fastigheterna 1 och 3–5. Dessutom borde de nuvarande övergångsställena på Stationsvägen flyttas närmare korsningen vid Banstigen. Då skulle korsningsområdet där trafiken regleras med trafikljus vara kompaktare, så att bilarna inte skulle stanna på de nuvarande övergångsställena och förhindra sikten vid dem. Reglering med trafikljus innebär ändringar i gatumiljön kring korsningen vid Banstigen och investeringar i styranordningar för trafikljus. Således ska nödvändigheten av trafikljus övervägas noggrant.

Nödvändigheten av trafikljus bedöms i första hand utgående från trafikmängder och hastighetsbegränsningar. Generellt rekommenderas inte trafikljus på områden med hastighetsbegränsningen 30 km/h eftersom det borde vara möjligt att ansluta till en väg med så låga körhastigheter. Enligt planeringsanvisningen påverkar trafikmängden på huvud- och sidogatan behovet av trafikljus. Reglering med trafikljus kan övervägas då trafikmängden på huvudgatan är cirka 12 000 fordon/dygn och cirka 1 000 fordon/dygn på sidogatan.

Trafikmängden på Stationsvägen (1+1 körfält) i området kring Posttorget är beräknat till 12 000 fordon/dygn före coronapandemin. Trafikmängden på Banstigen har vuxit under de senaste åren i och med höghusen som byggts utmed gatan. Det finns inte uppgifter om trafikmängden på Banstigen men kommuntekniken uppskattar att trafikmängden på lokalgatan är under 1 000 fordon/dygn. Uppskattningen baserar sig på antalet bostäder utmed gatan, på en uppskattning av antalet bilägare och på ett genomsnittligt antal resor. Trafikmängden sjönk i genomsnitt med cirka 20 % till följd av corona. Hastighetsbegränsningen på båda gatorna är 30 km/h.

Det är ofta besvärligt att svänga in från sidogatan mot vänster på huvudgatan, särskilt vid rusningstid då trafikströmmen på huvudgatan är mer oavbruten. I och med det framtida stadsbaneprojektet kommer Posttorgets cirkulationsplats att byggas om. Då blir det sannolikt oftare ”avbrott” i trafikströmmen på Stationsvägen och därigenom blir det förmodligen lättare att ansluta från Banstigen. Dessutom gör cirkulationsplatsen det möjligt att svänga till vänster, även om sträckan blir lite längre. Kommuntekniken inleder planeringen av området kring Posttorget under våren 2022 och i samband med det kan trafikomständigheterna vid Banstigans korsning granskas närmare.

Samhällstekniska utskottet behandlade 8.3.2022 (§ 28) fullmäktigemotionen och beslutade att inte anlägga farthinder för cyklister på Stationsvägens cykelled och att inte inleda noggrannare planering av trafikljusregleringen innan Banstigen korsning har undersökts som en del av planen för Posttorgets cirkulationsplats under år 2022.

Stadsstyrelsen:

Fullmäktige antecknar för kännedom ovanstående som svar på fullmäktigemotionen om vidta åtgärder för att få cyklisterna att sänka farten på gång- och cykelleden i Stationsvägens backe och/eller skaffa trafikljus till korsningen mellan Banstigen och Stationsvägen, och konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.

Bakgrundsmaterial:

Fullmäktigemotion