

Fullmäktigemotion om att förbättra säkerheten för cyklister och fotgängare på Stationsvägen, i fråga om avsnittet mellan Bredavägen och Tunnelvägen

STF 19.06.2023 § 39

351/00.02.10.05/2023

Mer information:

kommunteknikchef Jarkko Riipinen, tfn 050 382 8756

projektingenjör Anna Ahtila, tfn 050 544 6427

fornamn.efternamn@grankulla.fi

Bakgrund

Ledamot Stefan Stenberg har lämnat en fullmäktigemotion daterad 13.2.2023 (**bakgrundsmaterial**) med syftet att förbättra säkerheten för cyklister och fotgängare genom att sänka hastigheten på den kombinerade gång- och cykelvägen på Stationsvägen, i fråga om avsnittet mellan Bredavägen och Tunnelvägen.

Kommuntekniken utredde motionen under våren. Kommuntekniken har undersökt motsvarande vägavsnitt redan tidigare. År 2022 har kommuntekniken bland annat i och med en fullmäktigemotion från år 2021 behandlat trafiksäkerheten vid korsningen mellan Stationsvägen och Banstigen samt behovet av trafikljus. Stationsvägens backe är identifierad som ett utmanande ställe för trafiksäkerheten och kommuntekniken har undersökt vägavsnittet noggrant. Utmaningarna i trafikmiljön på Stationsvägen är hög situationshastighet, hastighetsskillnader mellan olika färdstätt och allmänt trafikbeteende där de övriga trafikanterna förbises. Kommuntekniken har den här gången frågat en mer omfattande grupp av experter om lösningsalternativ för området. På basis av motionen har kommuntekniken kontaktat experterna hos Pyöräilijäkuntien verkosto och när det gäller korsningen vid Banstigen har kommuntekniken utrett åtgärder med HRM.

Utredning

Kommuntekniken utredde de trafikmässiga utgångspunkterna på Stationsvägens cykelled på avsnittet mellan Bredavägen och Tunnelvägen. Enligt motionen är problemet den höga hastigheten hos cyklisterna som använder cykelleden på Stationsvägen, i fråga om vägavsnittet mellan Bredavägen och Tunnelvägen samt den otrygghet som det här orsakar för de övriga trafikanterna. I motionen är önskemålet att staden vidtar åtgärder för att sänka cyklisternas hastighet på Stationsvägen. Kommuntekniken fäste särskild uppmärksamhet vid förhållandena för fotgängarna och deras säkerhet. I Stationsvägens backe kan hastighetsskillnaderna mellan fotgängarna och den övriga trafiken öka, vilket kan skapa en känsla av otrygghet. Det stämmer att området för fotgängarna är smalt på den södra hälften av gångvägen på Stationsvägen, ställvis är bredden endast 2,0 meter men den varierar mellan 2 och 2,5 meter. Bredden på cykelfältet är cirka 2,0 meter på det här stället. Gångvägen är till exempel inte tillräckligt bred för att en fotgängare med barnvagn ska kunna möta en person med rollator, utan den ena måste väja undan på cykelledens sida.

Trafikmängden på Stationsvägen (1+1 körfält) i området kring Posttorget är beräknat till cirka 12 000 fordon/dygn före coronapandemin. Trafikmängden på Banstigen har vuxit under de senaste åren i och med höghuset som byggts utmed

gatan. Det finns inte exakta 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. Både på Banstigen och Stationsvägen är hastighetsbegränsningen 30 km/h. Under trafikberäkningarna år 2022 har dygnstrafiken på Bredavägen i medeltal varit cirka 1 400 fordon/dygn på vardagar. På norra sidan av Stationsvägen (ojämna fastighetsnummer) finns en kombinerad gång- och cykelväg och på södra sidan (jämna fastighetsnummer) går cykelfältet parallellt med gångvägen. Gränsen mellan fälten är markerad med en stenrand.

Enligt vägtrafiklagen ska cyklister använda cykelvägen om det finns en sådan vid färd i riktningen i fråga. På en kombinerad gång- och cykelbana ska cyklisten köra så nära den högra kanten som det är möjligt utan att äventyra säkerheten. På en gemensam led ska cyklisterna som fordonsförare väja för fotgängarna. Då en cykelbana och gångbana löper parallellt och de olika fälten är åtskilda är risken för kollisioner mellan cyklister och fotgängare betydligt lägre. Det här gäller endast om fältindelningen kan följas, vilket inte alltid är möjligt på grund av bredden. Ju bredare och bättre markerade de olika fälten är desto lättare är det att följa indelningen. Det finns tidvis även brister i kännedomen om trafik- och väjningsregler. Kännedomen kan bli bättre dels med informering om saken, dels med olika kampanjer i medierna.

På Stationsvägen skulle vi effektivt kunna minska risken för olyckor genom att ha cykelfält som går i samma nivå som körfältet på bägge sidor om Stationsvägen. Då skulle cyklisternas och fotgängarnas leder löpa på olika nivåer och fotgängarna skulle ha en helt egen led. Det här skulle förutsätta en ombyggnad av Stationsvägen. I samband med ombyggnaden kunde de nuvarande gångvägarna breddas lite.

Bilisterna som svänger från Banstigen (lokalgata) och Bredavägen har väjningsplikt i förhållande till cyklisterna och fotgängarna på Stationsvägen. Därför är de bilister som kommer till Stationsvägen ansvariga för att anpassa sin hastighet efter omständigheterna vid korsningen. Då vi planerar hastighetssänkande åtgärder ska vi uppmärksamma skillnaderna mellan biltrafiken och cykeltrafiken. Hastighetssänkande åtgärder som fungerar för biltrafiken, fungerar inte nödvändigtvis på samma sätt för cykeltrafiken och en del av lösningarna kan orsaka försämrad trafiksäkerhet för cyklisterna.

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 försämras cyklisternas observationsförmåga och i och med det även säkerheten för cyklisten och fotgängarna i närheten då de passerar korsningen. Ett farthinder är dessutom farligt för cyklister i nerförsbacke. Cyklisten kan förlora kontrollen över cykeln på farthindret och då är det sannolikt att cyklisten faller. 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 huvudlederna för cyklister i Grankulla (cirka 300 cyklister/dygn) och den ingår i huvudstadsregionens cykelvägnät. Stadens målsättning är att både cykellederna och gångvägarna är säkra, smidiga och högklassiga.

Kommuntekniken granskade sikten i korsningen mellan Banstigen och Stationsvägen då man ansluter från Banstigen. Frisiktsområdet är bra och

tillräckligt för att säkert kunna ansluta till Stationsvägen. Soppuset vid fastigheten på Stationsvägen 4 och trädbeståndet stör sikten en aning.

Lösningalternativ

Kommuntekniken utredde flera lösningalternativ och hur alternativen svarar på de problem som kom fram i utredningen.

1.

Det första alternativet är att den kombinerade gång- och cykelvägen på norra sidan av Stationsvägen byggs om till en väg med parallell cykel- och gångbana. Då kunde cykelvägarna på Stationsvägen vara enkelriktade från Bredavägen/Kavallvägen till övergångsstället vid Varuboden. På täta gatuområden där cykeltrafiken är livlig är ofta enkelriktade lösningar de som bäst uppfyller egenskaperna och planeringskriterierna för en högklassig cykelled. Men utan att granska rutterna helhetsmässigt leder ändringar i färdriktningarna sannolikt till att lederna inte är sammanhängande. Då vi överväger en enkelriktad cykelväg på Stationsvägen ska vi beakta att den naturligaste lösningen för den är att cyklisterna fortfarande kommer nerför Stationsvägens backe på Banstigens och Bredavägens sida. Det är även möjligt att styra cykeltrafiken nerför backen på norra sidan och uppför backen på södra sidan. Men då måste vi beakta att den här lösningen möjliggör för cyklisterna att köra nerför Stationsvägen längs med körfältet, om de så önskar. Enligt vägtrafiklagen får cyklisten använda körbanan eller vägrenen om det i färdriktningen endast finns en cykelbana vid vänstra sidan av vägen och det med hänsyn till färdleden eller av andra skäl är tryggare att använda den.

2.

Det andra alternativet skulle vara att helt och hållet flytta fotgängarna till den ena sidan av Stationsvägen och cyklisterna till den andra sidan. Den här lösningen skulle hålla fotgängarna och cyklisterna isär på helt egna leder. Men den här lösningen skulle orsaka onödiga övergångar både för fotgängare och cyklister. Vi kan även ifrågasätta hur väl fotgängarna och cyklisterna skulle följa den här anvisningen. Vid fastigheten på Stationsvägen 3 borde vi oberoende behålla den kombinerade gång- och cykelvägen eftersom Heinrichsstigen ansluter med både gång- och cykeltrafik till Stationsvägen och det på det här stället inte finns något övergångsställe till andra sidan av Stationsvägen.

3.

Det tredje alternativet är att förbättra den nuvarande situationen. För den här lösningen utreder kommuntekniken för tillfället tillsammans med HRM en sanering av dagvattensystemet på Banstigen. I samband med det här arbetet utreder kommuntekniken förlängning av cykelvägen och förhöjning av övergångsstället vid Banstigens korsning. Ett förhöjt övergångsställe och en förlängning av cykelvägen skulle väcka bilistens uppmärksamhet och förhindra en del av dagvattnet från Stationsvägens backe att rinna till Banstigen. Beträffande det här alternativet utreder kommuntekniken ännu hur de ökade dagvattenmängderna skulle påverka dagvattensystemet på Tunnelvägen.

Om förhöjningen visar sig vara besvärlig med tanke på hanteringen av dagvatten, kunde cykelvägens förlängning markeras med rött så att cyklisternas körfält är mer synligt för alla i trafiken. Den röda färgen väcker uppmärksamhet och hjälper bilisten att observera att hen på det här stället ska fästa uppmärksamhet vid cyklister och fotgängare. På Stationsvägen där cykelvägen löper parallellt med gångvägen skulle vi måla markeringar för fotgängare med jämna mellanrum på

gångvägen. Markeringarna påminner fotgängare och cyklister om vilken sida de ska använda. I det här alternativet skulle staden föra informations- och kommunikationskampanjer om trafikreglerna. Kommuntekniken kommer även att hålla sikten i Stationsvägens backe under noggrannare uppsikt och tar vid behov kontakt med fastigheten på Stationsvägen 4 för att trädbeståndet ska bli beskuret regelbundet.

4.

Det fjärde alternativet är att främja planeringen med cykelfält. Cykelfälten skulle effektivt förbättra trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare i området. Verkställandet av dem kräver att staden bygger om Stationsvägen och avlägsnar träden längs med vägen. Cykelfält skulle vara den trafikmässigt mest fungerande lösningen för Stationsvägen, men den är också kostsam eftersom cykelfälten kräver en ombyggnad av Stationsvägen, i fråga om den kombinerade gång- och cykelvägen och gång- och cykelvägen som löper parallellt.

5.

Det femte alternativet är att installera trafikljus i områdets korsningar. Trafikledsverket presenterar planeringsprinciperna för trafikljusreglering i de nationella planeringsanvisningarna LIVASU (på finska). Grundtanken är att trafikljusen ska reglera trafiken från alla håll i en korsning för att trafiken ska löpa säkert. I korsningen mellan Bredavägen och Stationsvägen innebär installering av trafikljus i enlighet med anvisningarna att staden borde installera trafikljus i korsningen mellan Stationsvägen och Bredavägen, korsningen mellan Stationsvägen och Kavallvägen samt vid övergångsställena vid Banstigen och Stationsvägen. För att förbättra trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare kräver trafikljusregleringen egna körfält för den svängande trafiken till Stationsvägen så att den kan regleras med en så kallad grön signalbild som har formen av en pil, medan rött ljus samtidigt visas vid alla övergångsställen i korsningen.

I allmänhet rekommenderas inte trafikljus i områden med hastighetsbegränsningen 30 km/h. I enlighet med planeringsanvisningarna kan reglering med trafikljus övervägas då trafikmängden på huvudgatan är cirka 12 000 fordon/dygn och cirka 1 000 fordon/dygn på sidogatan. I enlighet med planeringsanvisningarna är kostnaden för de nödvändiga trafikljusen på basis av den här uppskattningen 200 000–300 000 euro beroende på omfattningen av trafikljusen på Bredavägen och Kavallvägen.

Samhällstekniska utskottet beslutade vid sitt sammanträde 9.5.2023 (§ 45) i samband med behandlingen av fullmäktigemotionen att rekommendera kommuntekniken att verkställa lösningen i alternativ 3. Med den här lösningen skulle även hanteringen av dagvatten i området förbättras.

Stadsstyrelsen:

Fullmäktige antecknar för kännedom ovanstående som svar på fullmäktigemotionen om att förbättra säkerheten för cyklister och fotgängare på Stationsvägen i fråga om avsnittet mellan Bredavägen och Tunnelvägen samt konstaterar att motionen är slutbehandlad.

.....

Ledamot Saana Nuutinen, understödd av ledamöterna Kiesiläinen och Waselius gav ett kompletteringsförslag till bemötandet av motionen: *För fotgängare som kommer från Banstigen och korsar Stationsvägen ska övergångsstället fortsätta*

över cykelvägen. På det här sättet kan vi garantera att särskilt barn och äldre människor tryggt kan korsa gatan. Motivering: Detta skulle tvinga cyklisterna att sakta ner farten på det här farliga stället så att inte säkerheten äventyras hos de fotgängare som korsar vägen.

Kompletteringsförslaget ändrades till en kläm, som enhälligt godkändes.

Beslut:

Fullmäktige antecknade för kännedom bilagan som svar på fullmäktigemotionen om att förbättra säkerheten för cyklisterna och fotgängare på Stationsvägen i fråga om avsnittet mellan Bredavägen och Tunnelvägen samt konstaterade att motionen är slutbehandlad.

Därtill godkände fullmäktige följande kläm:

För fotgängare som kommer från Banstigen och korsar Stationsvägen ska övergångsstället fortsätta över cykelvägen. På det här sättet kan vi garantera att särskilt barn och äldre människor tryggt kan korsa gatan. Motivering: Detta skulle tvinga cyklisterna att sakta ner farten på det här farliga stället så att inte säkerheten äventyras hos de fotgängare som korsar vägen.

Bakgrundsmaterial:

Fullmäktigemotion