

STF 14.09.2026

416/00.02.10.00/2025

Mer information:

projektingenjören inom kommuntekniken Petri Forsman, tfn 040 668 4215
kommunteknikchefen Anna Ahtila, tfn 050 544 6427
fornamn.efternamn@grankulla.fi

Ersättaren Joonas Ollila med 12 andra undertecknare lämnade 15.9.2025 in en fullmäktigemotion om att uppdatera planeringsprinciperna för gång- och cykeltrafiken. Motionen tar fram att färre än hälften av de dagliga resorna i Grankulla år 2018 skedde med muskelkraft och att staden till stor del planerat sina trafikleder enligt föråldrade principer. Motionen förutsätter att staden utarbetar framtida gatuplaner enligt Trafikledsverkets anvisningar om planering av cykeltrafiken och gångtrafiken och beaktar gång och cykling som separata färdssätt. Fullmäktigemotionen finns som **bakgrundsmaterial**.

Kommuntekniken har inte en egen planeringsanvisning, typbilder eller en anvisning om planering av gaturummet. I stället tillämpar vi på varje gatuplan bland annat planeringsanvisningarna hos Trafikledsverket, Esbo stad och planeringsbolaget enligt ramavtalet under ledning av de anställda vid kommuntekniken. Kommuntekniken ser också till att staden kan följa de allmänna kvalitetskraven för infrastrukturbyggande (InfraRYL) när planen verkställs. Vi har upplevt det här som ett smidigt arbetssätt. Vi är ändå alltid tvungna att bearbeta anvisningarna bland annat enligt terrängformer och lokala förhållanden, särskilt i den småskaliga stadsstrukturen som på många ställen redan är bebyggd. Staden lägger offentligt fram varje gatuplan för respons, begär utlåtanden om dem och för dem till politiskt beslutsfattande såväl i samband med framläggandet som behandlingen av det slutgiltiga godkännandet.

Trafikledsverkets [anvisning om planering av cykeltrafiken](#) och [anvisning om planering av gångtrafiken](#) (på finska) som motionen lyfter fram utgör en bra och motiverad grund för utvecklingen av trafikmiljön. Men när kommunerna tillämpar anvisningarna ska de bedöma varje fall för sig och ta hänsyn till de lokala förhållandena. Trafikledsverkets anvisningar är avsedda som allmängiltiga och de styr i synnerhet planeringen av det statliga vägnätet.

Utöver Trafikledsverkets anvisningar har kommuntekniken i Grankulla även från fall till fall tillämpat Esbo stads anvisningar om gatuplanering. Esbo stad har i huvudsak utarbetat sina planeringsanvisningar för bredare gaturum. Motsvarande trafikleder är smalare i Grankulla. Esbo stad håller på att utveckla sina planeringsanvisningar och det har blivit mer utmanande än tidigare att tillämpa dem i Grankulla. Lösningarna bygger nämligen på större, nya bostadsområden, breda gaturum och mer omfattande arrangemang i korsningar. Samma utmaning gäller delvis också [kort med riktlinjer för gaturummet](#) som ingår i Helsingfors Design Manual (på finska).

Efter att anvisningen om planering av gångtrafiken publicerades har staden godkänt gatuplanerna för Posttorgets cirkulationsplats, Bensowsgränden, Elevhemsvägen och Forsellesvägen. Vi har beaktat Trafikledsverkets anvisningar vid planeringen, men vi var tvungna att bearbeta lösningarna avsevärt på grund av särarten i Grankullas gaturum. Särskilt det utmanande och ställvis trånga

gaturummet har styrt lösningarna för planeringen av Bensowsgränden, Elevhemsvägen och Forsellesvägen. Lösningarna för trafiken vid Posttorgets cirkulationsplats har i sin tur styrts av Trafikledsverkets järnvägsplan och det utrymme som behövs för biltrafiken vid cirkulationsplatsen.

Gatunätet i Grankulla är relativt gammalt och hela det befintliga gatunätet finns i ett detaljplanerat område. Detaljplanen styr på ett betydligt sätt storleken av det gaturum som finns till förfogande. Områdesreserveringarna för trafikarrangemang avgörs nämligen i detaljplanefasen. Vi följer och genomför detaljplanen i gatuplaneringen. I gatunätet i Grankulla är områdesreserveringarna för trafikarrangemang på sina ställen under 9,0 meter, och merparten av gatorna ligger i ett gaturum som är mindre än 15 meter brett. Gaturummet gränsar vanligtvis till privatägda tomter. Att bredda gaturummet mot dem skulle vara en mycket svår process. Staden äger områdena intill gaturummet. De är ofta grönområden som det inte heller är önskvärt att minska.

Den moderna lösningen enligt Trafikledsverkets anvisning har 2,0 meter breda gångvägar på båda sidor om gatan och 1,75 meter breda enkelriktade cykelfält som löper på samma nivå som körfältet. Cykelvägarna är avskilda från de 3,5 meter breda filerna för motorfordonstrafiken. Redan med smal kantsten tar lösningen totalt ungefär 15 meter av gaturummet. När vi beaktar att strukturerna ofta måste bli något bredare än den funktionella bredden kräver, förutsätter en sådan lösning sannolikt ett minst 17–18 meter brett gaturum. Det här omfattar inte området som reserveras för gatugrönka eller snö.

Kommuntekniken granskade hur Trafikledsverkets anvisningar lämpar sig för gatunätet i Grankulla. Nedan presenterar vi kommunteknikens observationer som hänför sig till anvisningen.

Cykeltrafiken

Trafikledsverkets anvisning om planering av cykeltrafiken (18/2020) sammanfattar aktuell information, nationella mål och beprövade principer för organiseringen av cykeltrafiken. Anvisningen grundar sig både på finsk lagstiftning och den bästa internationella praxis utvärderad av Trafikledsverket och teamet som sammanställt planeringsanvisningen. Om alla kommuner följde anvisningen, skulle Finland få ett enhetligare trafiknät. Då skulle användarna lättare kunna uppfatta trafikmiljön. Dessutom bidrar anvisningen till en långsiktig planering av trafiksystemet samt målen för hållbar mobilitet, såsom ökad andel cykling som färd sätt.

Det är svårt att direkt följa anvisningen i Grankulla eftersom den är generell och i huvudsak avsedd för trafikmiljöer med mer utrymme. Anvisningen beaktar inte den täta stadsstrukturen och det täta gatunätet i Grankulla kombinerade med det begränsade gaturummet. Därför kan vi inte direkt tillämpa lösningar enligt anvisningen med en egen led för cykling i gaturummet i merparten av Grankullas gatunät. De godkända lösningarna enligt anvisningen om planering av cykeltrafiken inbegriper givetvis sådana trafikarrangemang som Grankulla redan använder, till exempel blandvägar och kombinerade cykel- och gångvägar.

De trafikmiljöer för cykling som presenteras i anvisningen passar inte som sådana i Grankulla. Enligt beskrivningen finns det oftast ingen grön zon mellan cykelleden och tomten i den tätbebyggda trafikmiljön. Som trädgårdsstad har Grankulla grönområden på så gott som alla gator och det finns träd längs gatorna också i centrum. I glest bebyggda trafikmiljöer är cykelleden enligt anvisningen vanligen

avskild från körbanan med en bred zon och bildar en parallell led med körbanan. Dessutom finns det oftast växtlighet mellan cykelleden och fastigheten. I Grankulla motsvarar endast området längs Grankullavägen mellan Bensowsgränden och Dalvägen beskrivningen.

Lösningarna för cykeltrafiken är olika i olika trafikmiljöer. En bärande tanke i anvisningen är att planeringslösningarna ska vara enhetliga med tanke på trafikmiljön. I Grankulla är trafikmiljöerna för cykling inte likadana som i Trafikledsverkets anvisning. Därför blir också planeringslösningarna annorlunda än i anvisningen. Det enda sättet att på en gång skapa planeringsanvisningar som lämpar sig för gatunätet i hela staden är att utarbeta egna planeringsanvisningar för Grankulla.

Terrängen i Grankulla är mycket kuperad, vilket också försvårar användningen av den nationella planeringsanvisningen. Backen på Stationsvägen är egentligen det enda stället med plats för cykelfält eller enkelriktade cykelbanor utöver gångleden. På andra avsnitt med backar är det mycket svårt att hitta plats för cykeltrafik som är avskild från motorfordon, om de befintliga kombinerade cykel- och gångvägarna blir trottoarer. Om vi flyttar ut cykeltrafiken bland motorfordon i backig terräng, lockar det knappast till att cykla mer. Även i nuläget är en betydande del av trafiknätet i Grankulla blandtrafikvägar. Vi har dock strävat efter att begränsa blandtrafikvägarna till tomtgator och lokala matargator.

Det stämmer att det nuvarande trafiksystemet för cykeltrafiken i Grankulla inte i sin helhet motsvarar dagens syn på en högklassig trafikmiljö för cykeltrafiken. Vägtrafiklagen utgår i dag från enkelriktade arrangemang för cykeltrafiken. Sådana finns inte i Grankulla. Dubbelriktade cykelvägar ska separat markeras som dubbelriktade med tilläggsskylt. Utan en tilläggsskylt som anger att cykelvägen är dubbelriktad är cykelvägen enligt den nuvarande vägtrafiklagen enkelriktad.

Gångtrafiken

I fråga om anvisningen om planering av gångtrafiken (34/2022) avviker situationen något från den i cykeltrafiken.

Anvisningen lämpar sig i princip väl för Grankulla. Den är nämligen mer allmän till sin natur och behandlar gångtrafiken som en del av markanvändningen och stadsmiljön, inte endast som trafikinfrastruktur. Därför stöder anvisningen om planering av gångtrafiken bättre planeringen av en småskalig men lummig och tät stadsmiljö.

Men inte heller Grankulla kan fullständigt följa anvisningen som sådan eftersom den är nationell och inte till alla delar beaktar lokala särdrag, såsom dimensionerna i staden, det begränsade gaturummet och det befintliga gatunätet. Klassificeringen av fotgängarmiljöer enligt anvisningen uppvisar likadana utmaningar som Trafikledsverkets anvisning om planering av cykeltrafiken. Det här gäller särskilt identifieringen av trafikmiljöernas särdrag. Å andra sidan är särdragen för en lugn fotgängarmiljö redan nu tydliga i Grankulla.

Sammanfattning

Grankulla godkänner ungefär 1–2 gatuplaner om året, vissa år inte en enda. Under de senaste åren har vi behandlat fler gatuplaner än normalt, vilket beror framför allt på stadsbaneprojektets inverkan på gatunätet. Gatuplaner har i regel genomförts med anledning av gatusaneringar och i samband av några

detaljplaneändringar. Det tar tid att förbättra infrastrukturen för cykling och gång genom saneringar och gatuplaner. Investeringsbudgeten för trafiklederna är varje år 800 000 euro. Med budgeten finansierar vi i princip alla gatusaneringarna, planeringen, beläggningarna, gatubelysningen, lösningar som bidrar till trafiksäkerheten samt utvecklingen av trafiklederna. De viktigaste projekten inom anläggande av gator i samband med stadsbaneprojektet har utförts inom ramarna för separata anslag.

För att realisera enhetliga och högklassiga lösningar för cykel- och gångtrafiken behöver vi en övergripande syn på stadens trafiksystem. Att skapa smidiga, trivsamma och trygga omständigheter stöder cykling och gång som färd sätt i vardagen.

Grankulla stad utarbetar för tillfället en utvecklingsplan för trafiken. Planen behandlar alla färdmedel som en helhet och betonar utvecklingen av hållbara färd sätt. Planen identifierar stadens särdrag och centrala utvecklingsbehov i gatu- och trafikmiljön och skapar mål för nätverken av olika färdmedel.

Sammanhängande riktlinjer i gatuplanerna och en garanterad kontinuitet trots personbyten och olika planeringsbolag enligt ramavtal förutsätter att vi utarbetar en egen planeringsanvisning. Den nuvarande verksamhetsmodellen är förknippad med en risk att betoningarna i gatuplaneringen och samtidigt planeringslösningarna ändras i och med bytena. Å andra sidan behöver vi också tillämpa våra egna anvisningar från fall till fall. Kommuntekniken har via sin partner Sweco Oy utrett ett möjligt innehåll och en möjlig kostnadsnivå i en egen anvisning om planering av gaturummet. Flera av städerna i huvudstadsregionen använder en anvisning om planering av gaturummet, men Grankulla har inte någon motsvarande anvisning. Anvisningen om planering av gaturummet skulle beakta de riktlinjer och behov som kommit fram i utvecklingsplanen för trafiken.

En särskild plan för Grankulla skulle ta hänsyn till stadens särdrag och värna om drag som är typiska för en trädgårdsstad. Målet med anvisningen om planering av gaturummet är att förenhetliga och förbättra kvaliteten på gatuplaneringen, särskilt i fråga om dimensionering och material som används. Anvisningen har som syfte att fungera som ett praktiskt verktyg som stöder planläggningen, gatuplaneringen och underhållet och säkerställer livscykeleconomiska lösningar som passar in med stadsbilden i Grankulla. Vi kan utnyttja befintliga anvisningar i tillämpliga delar (till exempel Trafikledsverkets anvisningar och Vanda stads och Helsingfors stads anvisningar för gaturummet), men skraddarsy anvisningen enligt dimensionerna, stadsstrukturen och miljövärdena i Grankulla. Anbudet finns som **bakgrundsmaterial** (publiceras inte). Vi ska beakta att det handlar om ett preliminärt och vägledande anbud med ett för tillfället mycket omfattande innehåll. Värdet på anbudet är 67 500 euro.

Kostnaderna för anvisningen för gaturummet är betydande i förhållande till den årliga investeringsbudgeten för trafiklederna. Det mervärde som uppstår är något av ett frågetecken eftersom de riktlinjer som används och tillämpas i anvisningen redan motsvarar det nuvarande tillvägagångssättet. Byggtreprenaden på Bensowsgränden fortsätter år 2027. Därför är det sannolikt inte möjligt att utarbeta anvisningen för gaturummet ur investeringsbudgeten för trafiklederna år 2027. Om staden anser att anvisningen för gaturummet är strategiskt viktig, kan kommuntekniken ansöka om ett separat anslag för år 2027. På grund av stadens ekonomiska situation och det gällande balanseringsprogrammet för ekonomin har sektorerna dock uppmanats att undvika nya behov av anslag. Utan ett separat anslag kan vi utarbeta anvisningen för gaturummet tidigast år 2028.

Kostnaderna för anvisningen skulle minska de tillgängliga anslagen för planeringen och genomförandet av trafikinvesteringar med samma belopp. Anvisningen skulle naturligtvis skapa klarhet i den nuvarande situationen och bidra till sammanhängande riktlinjer.

Samhällstekniska utskottet behandlade fullmäktigemotionen 10.6.2026 (§ 51). Utskottet konstaterade att möjligheten att utarbeta en anvisning för gaturummet och behovet för anvisningen kan bedömas separat när utvecklingsplanen för trafiken blir klar och vid behov i beredningen av investeringsprogrammet. Vi ansöker inte om ett separat anslag för anvisningen för år 2027.

Dessutom förutsatte samhällstekniska utskottet att den utvecklingsplan för trafiken som är under beredning definierar målen för nätverken av gång- och cykeltrafiken så att de behandlas som separata färdssätt. Därtill förutsatte utskottet att vi tillämpar Trafikledsverkets planeringsanvisning i enlighet med gaturummet och omständigheterna i Grankulla. I fortsättningen omfattar beskrivningen av en gatuplan en kort redogörelse för hur Trafikledsverkets anvisningar har tillämpats i planen.

Stadsstyrelsen:

Fullmäktige antecknar för kännedom det ovan nämnda som svar på fullmäktigemotionen om att uppdatera planeringsprinciperna för gång- och cykeltrafiken och konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Beslut:

Bakgrundsmaterial:

Fullmäktigemotionen
PUBLICERAS INTE - Anbudet