

Svar på fullmäktigemotionen om lösningen att göra Magistervägen till byväg på prov

STF 14.11.2022 § 59

1129/00.02.10.00/2021

Mer information:

kommunteknikchef Jarkko Riipinen, tfn 050 382 8756

projektingenjör Anna Ahtila, tfn 050 544 6427

fornamn.efternamn@grankulla.fi

Bakgrund

Ledamot Risto Palojoki och 5 andra ledamöter har lämnat en fullmäktigemotion (STF 20.12.2021, **bakgrundsmaterial**) om att göra Magistervägen till byväg på prov. I motionen har ledamöterna föreslagit att göra ett försök med en byväg som är en ny typ av lösning som gynnar fotgängare och cyklister på vägar där det är utmanande eller för dyrt att bygga en separat gång- och cykelväg. I motionen har ledamöterna gett exempel på existerande lösningar från Juppersvägen i Esbo och från Hattula. I motionen betonas att lösningen är ett kostnadseffektivt sätt att göra förhållandena för gång och cykling mer gynnsamma.

I motionen beskrivs även de utmanande trafikförhållandena för fotgängare och cyklister på Magistervägen. Den nuvarande trottoaren slutar vid korsningen av Hovrådinnans stig och då gatan är smal gör bilarnas hastighet och antalet bilar att fotgängare och cyklister känner sig otrygga. Trädbeståndet och buskagen intill vägen framhäver smalheten och den dåliga sikten på gatan.

Kommuntekniken utredde under början av året Magistervägens lämplighet som byväg. I utredningen rådgjorde kommuntekniken med sin ramavtalskonsult Finnmap Oy.

Utredning

Byvägslösningen har presenterats i Trafikledsverkets landsomfattande planeringsanvisning för cykeltrafiken (18/2020) ([Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#)) som ett medel för att göra förhållandena för gång och cykling mer gynnsamma. I planeringsanvisningen slår Trafikledsverket fast att *"En byväg används oftast på obebyggda områden. Byvägen är ett trafikarrangemang där vägreten är bredare än normalt på båda sidor om körbanan. Körbanan är smalare än normalt och i situationer med mötande biltrafik utnyttjar bilarna vägreten. Vägreten märks ut med en kantlinje. Vägreten är oftast 1,5–2,2 meter bred och körbanan 2,6–3,8 meter bred. I situationer med mötande biltrafik kör bilarna tillfälligt delvis på vägreten. Mötessikten måste anpassas efter konstruktionshastigheten på hela sträckan."* (Trafikledsverket, 18/2020).

Kommuntekniken anser att byvägslösningen är bra och en metod som är värd att understöda för att gynna hållbara transportsätt, men placeringen och lämpligheten för gatunätet i Grankulla måste bedömas noggrant.

Byvägslösningen lämpar sig inte för Magistervägen enligt utredningen som kommuntekniken gjort. Magistervägen går genom bebyggt område och fastigheterna är byggda väldigt nära gatuområdet. Den nuvarande bredden på den belagda körbanan mellan korsningen vid Hovrådinnans stig och anslutningen till Helsingforsvägen varierar mellan 4 och 5 meter. Bredden på de smala grönområdena bredvid den belagda körbanan varierar mellan 0,5 och 1,5 meter.

Byvägslösningen är kostnadseffektiv eftersom geometrin eller kommunaltekniken vid gatan inte behöver ändras utan arrangemanget märks ut på körbanan med kantlinjer eller körfält. När det gäller Magistervägen lämpar sig inte gatans nuvarande geometri för att med hjälp av kantlinjer göra vägrenarna tillräckligt trygga för fotgängare och cyklister eller för en körbana i mitten av vägen för bilar. Bredden (4–5 meter) på den nuvarande belagda delen av gatan är inte tillräcklig för tvärprofilen 1,5 meter (vägren) + 3 meter (körbana) + 1,5 meter (vägren). Förutom att gatuområdet på Magistervägen är smalt skapar de åtskilliga tomtanslutningarna utmaningar eftersom det är svårt att svänga in från dem till gatan på grund av den dåliga sikten. Då uppstår potentiella konfliktpunkter.

Gatuområdet är tillräckligt brett för att detaljplanen skulle tillåta en breddning av den nuvarande körbanan men det skulle innebära en breddning av gatan, beläggning av grönområdena invid körbanan och att de nuvarande öppna diken förses med dagvattenrör. Kostnadseffekten av dessa åtgärder är betydande och de står i strid med linjedragningarna i skötselplanen för värdefulla väglandskap i Grankulla (YLK 21.8.2012 § 10) som borde följas på Magistervägen. Breddningen av gatan och avlägsnandet av buskagen skulle ändra gatubilden avsevärt.

Exemplen på byvägslösningar som nämns i motionen finns i landsvägslik miljö där det finns gott om plats för gatan som inte angränsar till tätbebyggelse. I **bakgrundsmaterialet** beskrivs undersökningen av Magistervägen, planeringsprinciperna för byvägslösningen och resonemang kring det samt exempel på existerande lösningar mer ingående.

Kommuntekniken anser att den oro om fotgängarnas och cyklisternas säkerhet på Magistervägen som tas upp i fullmäktigemotionen beror på att bilarnas hastigheter och bilmängderna inte är anpassade till gatans karaktär, det vill säga en smal lokal- och matargata med villor. På flera smala lokalgator i Grankulla är situationen liknande som på Magistervägen där det på en smal lokalgata finns tomtanslutningar och där till exempel skolelever rör sig. Kommuntekniken har inga beräkningar om trafikmängden eller mätningssuppgifter om körhastigheterna på Magistervägen. Kommuntekniken ska utreda trafikomständigheterna (körhastigheter och bilmängder) på gatan noggrannare för att eventuella åtgärder för trafiksäkerheten ska kunna utvärderas och verkställas. Då vi känner till nuläget är alternativen för att förbättra situationen att:

- 1) bredda den nuvarande gatan eller
- 2) göra åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten till exempel genom att dämpa körhastigheten och förbättra sikten genom trädröjning.

Då det gäller alternativet att bredda gatan skulle den bästa lösningen för fotgängare och cyklister vara en separat trottoar. Eftersom hastighetsbegränsningen är 30 km/h hänvisas cyklisterna till körbanan. I bebyggt område kallas trafikarrangemanget som motsvarar en byväg för 2-1-väg och där märks det motsvarande arrangemanget ut med cykelfält och fotgängarna hänvisas till trottoaren. På Magistervägen är den mer traditionella lösningen med cykling i körfältet ett tydligare sätt att styra cykeltrafiken och ansluta den till det nuvarande nätet.

Om vi beslutar att inte bredda gatan kvarstår trafiksäkerhetsåtgärderna, såsom att dämpa körhastigheten med strukturella medel som till exempel farthinder eller genom visuell trafikstyrning (hastighetstavla eller något liknande). Dessutom

kunde sikten vid tomtanslutningarna på Magistervägen granskas och förbättras ur ett underhållsperspektiv.

Kommuntekniken föreslår att Magistervägen inte ska bli en byväg eftersom den lösningen inte lämpar sig för gatans miljö. Alternativet är att antingen bredda gatan och/eller vidta andra åtgärder för trafiksäkerheten. Att bredda gatan är en dyr lösning och den står i strid med stadens skötselplan för värdefulla väglandskap. För att kunna vidta rätta åtgärder för trafiksäkerheten behöver vi få grundläggande information om trafikmängderna och körhastigheterna på gatan.

Samhällstekniska utskottet beslutade 8.3.2022 (§ 27) att Magistervägen inte görs till byväg på prov såsom det föreslås i fullmäktigemotionen med den motivering som framgår ur beredningstexten. För att utvärdera trafiksäkerheten på Magistervägen uppmanade utskottet samhällstekniken att mäta trafikmängderna och körhastigheterna på gatuandelen samt att utgående från dessa och andra trafikförhållanden undersöka eventuellt behövliga åtgärder för att förbättra säkerheten.

Stadsstyrelsen beslutade på sitt sammanträde 14.3.2022 (§ 41) att ändå återremittera ärendet för att hitta en annan lämplig plats för att genomföra en byväg på försök.

Efter stadsstyrelsens beslut har kommuntekniken utrett var ett pilotprojekt för en byväg i gatanätverket i Grankulla kunde genomföras.

Utredning

Kommuntekniken har i enlighet med stadsstyrelsens beslut utrett lämpligheten för en byväg i Grankulla. Utgångspunkten för kommunteknikens utredning var att förbättringen av infrastrukturen i första hand ska utgöra ett fastställt behov för en förbindelse eller höja kvalitetsnivån på en existerande förbindelse. När behovet är identifierat är det möjligt att försöka leta fram en lämplig väglösning så att den uppfyller alla kriterier på kvalitet, säkerhet och trafikmiljö. Att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken med endast en primär lösning, i det här fallet byväg, ger inte nödvändigtvis önskat mervärde.

I kommunteknikens utredning (YLKV 8.3.2022 § 27) konstateras att byvägslösningen är utmanande för gatanätverket i Grankulla, eftersom trafikmiljön är stadslig, gatorna smala och planeringen styrs av principen att bevara värdefulla väglandskap. *En byväg byggs oftast i obebyggda områden som inte har potentiella konfliktpunkter.* Inte ens försök med byvägar ska göras på trafiksäkerhetens bekostnad. I stället för en byväg kunde 2-1-gatan vara en möjlig lösning på lämpliga ställen, så att den nuvarande kombinerade gång- och cykelvägen byggs om till en trottoar och cyklisterna hänvisas till cykelfält på körbanan. Kommuntekniken framhåller att det med tanke på cyklingen är smidigt och säkert att cykla på en körbana där hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Då behövs ingen separat cykelväg. En utmaning i nuläget är dock att vägtrafikanterna måste ändra på trafikulturen om cyklisterna ska känna sig trygga på körbanan.

Ett utkast till målet för nätverket av cykelleder i Grankulla och de viktigaste skolrutterna finns presenterade i **bakgrundsmaterialet**. Målet för nätverket av cykelleder är inte politiskt godkänt utan det har närmast fungerat som ett stöd för trafikplaneringen hos kommuntekniken. I samband med kartläggningen av skolrutterna (YLKV 8.10.2019 § 113) uppdagades ställen där det inte finns gång-

och cykelförbindelser. I invånarresponsen beaktade kommuntekniken de gator som har körhastigheten 30 km/h men där invånarna trots det har upplevt att körhastigheterna är höga.

I utredningen undersökte kommuntekniken om byvägen kunde vara en lämplig lösning för de förbindelsebehov som uppdragades vid kartläggningen. Utgångspunkten var att utreda om byvägen kunde vara en lösning som skapar en separat led för fotgängare och cyklister på ställen där det inte finns något sådant.

Resultat

Särskilt i området kring Gallträsk har bristfälliga förbindelser identifierats (Kavallvägen, Södra och Norra Heikelvägen, Kandidatvägen och Lindstedtsvägen). Förbindelserna är viktiga skolrutter men har ingen separat gång- och cykelled. När det gäller Kavallvägen och Södra Heikelvägen kunde konstateras att gatans tvärprofil, rollen som ett värdefullt väglandskap och tidigare politiska beslut (senast YLKV 19.1.2021 § 11) om att bygga en trottoar inte talar för att noggrannare planera en byväg här.

Kommuntekniken har utrett att bredden på Kandidatvägen, Lindstedtsvägen och Norra Heikelvägen delvis möjliggör en sådan tvärprofil som byvägen kräver. På Norra Heikelvägen och på Kandidatvägen finns tätt med tomtanslutningar och därför lämpar sig inte byvägslösningen här. På Lindstedtsvägen ligger tomtanslutningarna lite mindre tätt än på Norra Heikelvägen och Kandidatvägen, men mellan Alpvägen och Sveastigen ligger tomtanslutningarna tätt. På Lindstedtsvägen finns smalare sektioner för att dämpa hastigheterna i fordonstrafiken. De smalare sektionerna borde avlägsnas om kommuntekniken vill föra framåt byvägslösningen och då stiger kostnaderna för byvägen. Byvägslösningen kunde vara en metod för att få ner körhastigheterna när körbanan så att säga blir enfilig.

Utöver dessa granskade kommuntekniken även Vita Bandets väg och Elevhemsvägen i närheten av Stationsvägen. Tanken var att de kunde ge mervärde för tillgängligheten till huvudcykelleden på Stationsvägen. Vita Bandets väg är en genväg som cyklister ofta använder för att komma till cykelleden på Stationsvägen, men att bygga om den korta lokalgatan och märka ut de olika fälten med kantlinjer ökar sannolikt inte smidigheten eller tryggheten för cyklisterna. Därför rekommenderar vi ingen vidare utredningen där. För Elevhemsvägens del kunde konstateras att ombyggnaden av den enkelriktade gatan till en byväg kunde vara möjligt med tanke på vägens karaktär. Med den lösningen kunde hastigheterna i fordonstrafiken sänkas i närheten av skolan. Men bredvid gatan finns redan en gång- och cykelled och att kombinera en ny körbana med den nuvarande gång- och cykelleden skulle vara utmanande och till och med onödigt.

I området kring Kasaberget granskade kommuntekniken Sportvägen, Stenbergsgränden och Torpvägen. De här vägarna är centrala förbindelser för att göra cykeltrafiken smidigare och trafiksäkerheten bättre. I fråga om Stenbergsgränden kunde kommuntekniken konstatera att biltrafiken är småskalig på återvändsgatan så den smidigaste lösningen är en blandad led som gör det enklast att ansluta till förbindelserna i båda vägändarna. När det gäller Torpvägen kom kommuntekniken fram till att det bästa alternativet för att förbättra omständigheterna för fotgängare och cyklister med tanke på biltrafikmängden är att bygga en separat trottoar. Gatan är för smal och miljön lämpar sig inte för en byvägslösning. Vid Sportvägen igen kunde kommuntekniken konstatera att där

finns en kombinerad gång- och cykelväg så vägen lämpar sig inte för byvägslösningen utan omfattande ombyggnad. På Sportvägen är det för tillfället tillåtet att parkera på gatans östra sida, så i samband med att vägen görs om till byväg borde parkering förbjudas.

Lösningförslag

Kommuntekniken föreslår på basis av den här kartläggningen att inte göra en byväg på försök i Grankulla. Kommuntekniken föreslår en likadan kartläggning om en 2-1-vägs lämplighet i Grankulla. I 2-1-lösningen har fotgängarna en trottoar till sitt förfogande och cyklisterna hänvisas till körbanan. På trottoaren kan man reservera tillräckligt med plats för en kombinerad gång- och cykelväg innan det nya trafikarrangemanget tas i bruk.

Samhällstekniska utskottet beslutade vid sitt sammanträde 13.9.2022 (§ 81) att inte genomföra en byväg på försök i Grankulla. Däremot ska kommuntekniken göra en motsvarande kartläggning om 2-1-vägens lämplighet i Grankulla.

Stadsstyrelsen antecknade det ovanstående svaret på fullmäktigemotionen för kännedom vid sitt sammanträde 3.10.2022 (§ 139).

Stadsstyrelsen:

Fullmäktige antecknar för kännedom ovanstående som svar på fullmäktigemotionen om att göra Magistervägen till byväg på prov och konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.

Bakgrundsmaterial:

Fullmäktigemotion
Utredning om att göra Magistervägen till byväg
Utkast till målet för nätverket av cykelleder