

Svar på fullmäktigemotion (parkering längs gatan på Kasabergsvägen)

66/10.03.01/2020, 65/00.02.00/2020

STF 15.06.2020 § 29

Mer information:

kommunteknikchef Jarkko Riipinen, tfn 050 382 8756

kommuntekniken, projektingenjör Minna Raatikka, tfn 050 544 6427

fornamn.efternamn@grankulla.fi

Ledamot Tapani Jääskeläinen och fyra andra har undertecknat en fullmäktigemotion lämnad 24.2.2020 (**bakgrundsmaterial**) med förslag om att tillåta parkering längs gatan på gatuavsnittet Kasabergsvägen 3–7.

### Bakgrund

Parkeringsarrangemangen längs Kasabergsvägen har tidigare behandlats 2013, 2014 och 2016. År 2013 behandlade samhällstekniska nämnden (YLK 12.11.2013 § 143) en fullmäktigemotion med förslag om att tillåta parkering längs gatan på södra delen av Kasabergsvägen. Då beslutade samhällstekniska nämnden att planering av objektet skulle införlivas med arbetsprogrammet för 2014. En gatuplan gjordes 2014 upp över objektet och samhällstekniska nämnden beslutade (YLK 10.6.2014 § 55) att bordlägga planen p.g.a. de höga kostnaderna. I gatuplanen ingick förslag om parkering längs gatan (26 platser) längs med norra sidan av gatan på avsnittet Kasabergsvägen 5–7. Under 2015 och 2016 utredde kommuntekniken möjligheterna att omsätta gatuplanen i praktiken till lägre kostnad. En noggrannare granskning visade dock att jordens dåliga bärförmåga vid Kasabergsvägen föranleder behov av grundförstärkningsåtgärder, som inte ingick i den ursprungliga kostnadskalkylen. Då beslutade samhällstekniska nämnden (30.8.2016 § 73) att planeringen av parkeringsplatser på Kasabergsvägen inte fortsätter och att projektet inte tas med i nämndens budget och arbetsprogrammet för 2017. Nämnden förde vidare ärendet till styrelsen för kännedom.

I en ny fullmäktigemotion (24.2.2020) önskas parkeringsplatser längs Kasabergsvägen. Som motivering uppges att det finns ett stort behov av parkeringsplatser och att platserna skulle bidra till de boendes trivsel. I motiveringarna i motionen ingår också att parkering redan i nuläget sker på gräsområdet längs med Kasabergsvägen, vilket skadar gräsmattan och utgör ett hinder för gatuunderhållet.

### Trafikarrangemangen på Kasabergsvägen i nuläget

I **bilagan** visas ett sammandrag av de nuvarande trafikarrangemangen kring Kasabergsvägen. Under vardagar trafikeras Kasabergsvägen av ca 2 700 fordon och den utgör en av matarlederna i Grankulla, samt förenar Bembölevägen och Bredavägen. I gatans östra ända ligger Kasavuoren koulukeskus och tre daghem (av vilka två har verksamhet i nuläget). I området rör sig med andra ord en hel del fotgängare och trafik som ansluter till skola och daghem, både barn på egen hand och skjutstrafik. I övrigt

finns det bostadsbebyggelse bestående av småhus och flervåningshus längs gatan. Längs gatan trafikerar busslinje 212, som går med ca en halv timmes intervall under vardagar och rusningstid. Hållplatserna ligger mitt emot varandra vid Kasavuoren koulukeskus och Mikael Lybecks väg. Trafiksäkerheten på gatan har förbättrats genom anläggning av farthinder vid Kasavuoren koulukeskus och med skyddsvägsmärkningar på övergångsställena.

Boendeparkering har anvisats på fastigheternas tomter. I de gällande planerna för området har inte parkeringsplatsernas läge eller antal fastställts närmare. Behovet av bilplatser har ökat sedan fastigheterna byggdes, men det ankommer på varje enskild fastighet att bedöma det eventuella behovet av fler platser samt att själv planera och anlägga dem. Staden ser på motsvarande sätt till behovet av parkeringsplatser på de fastigheter staden äger.

I nuläget är det förbjudet att parkera längs med norra sidan av Kasabergsvägen i området runt Kasavuoren koulukeskus mellan infarten till skolområdet och korsningen med Sportvägen. Parkering är förbjuden längs med södra sidan av gatan mellan Stenbergsvägen och Mikael Lybecks väg. I övrigt är det tillåtet att parkera längs med gatan på Kasabergsvägen. Problemet har varit att det förekommer parkering på gräsmattan längs med Kasabergsvägen, inte längs med gatan på körbanan. Parkering på gräsmattan räknas som terrängparkering, vilket är förbjudet. Således förekommer på Kasabergsvägen felparkering som orsakar olägenheter särskilt för underhållet av grönområdena, snarare än för underhållet av körbanan.

#### Förslag till åtgärder och deras verkningar

Kommunteknikens förslag går ut på att man för att förbättra trafiksäkerheten kan anvisa parkering längs med norra sidan av gatan på avsnittet Kasabergsvägen 3–7 och i övrigt förbjuda parkering längs med norra sidan av gatan.

Parkeringsplatserna är tidsbegränsade och märks ut på körbanan som parkeringsrutor för tre bilar vid vart och ett av tre olika ställen på gatuavsnittet Kasabergsvägen 3–7. Sammanlagt föreslås alltså nio bilplatser. Den exakta placeringen av grupperna på tre parkeringsrutor var beslutas i anslutning till planeringen. Tanken är att platserna ska placeras på ett sätt som ger möjlighet att väja på ett säkert sätt vid möte. Vid parkeringsrutornas början och slut anläggs en förhöjd platta med kantsten, som visar var parkeringsplatserna börjar och slutar. Dessa strukturella "hinder" anläggs för att freda gatan. Parkering blir sedan förbjuden längs med norra sidan av Kasabergsvägen med undantag av de nya parkeringsrutorna. På detta sätt styrs parkeringen till de anvisade platserna. Kasabergsvägen har i nuläget en målad mittlinje som kommer att tas bort på hela gatans längd. Gränsen mellan gatan och gräsmattan kommer dessutom att markeras med en linje av kantsten längs med norra sidan av Kasabergsvägen. De tydligt märkta parkeringsrutorna och kantstenslinjen gör läget klarare och styr parkeringen till de önskvärda platserna. I **bakgrundsmaterialet** visas en skiss av principerna för placeringen samt typritning av parkeringsplatserna.

Syftet är inte att bygga fler platser för boendeparkering utan att sänka has-

tigheterna på gatan så de motsvarar den nuvarande hastighetsbegränsningen (30 km/h). Gatans tvärsnitt och geometri stöder inte hastighetsbegränsningen på 30 km/h, vilket framgår bl.a. av de uppmätta hastigheterna under början av 2020. Kasabergsvägens körbana är för bred för att vara en gata med 30 km/h hastighetsbegränsning och den har alltför många raksträckor, där körhastigheten lätt ökar.

Enligt gängse praxis i staden och enligt likställighetsprincipen bör bostadsfastigheterna i princip ordna parkeringen på de egna tomterna. Parkeringsarrangemangen som nu föreslås på Kasabergsvägen utgör inget undantag från detta, utan syftet är åtgärder för att sänka körhastigheterna i området med hjälp av parkering längs körbanan. Parkering som anvisas på körbanan gör den smalare vid parkeringsrutorna, vilket försvårar möten mellan två bilar. Detta motiverar förarna att sänka hastigheten och att också i övrigt iaktta större försiktighet, vilket är önskvärt i området. Här bör man dock beakta att parkeringsrutorna som märks ut inte automatiskt sänker hastigheten i och med att det inte alltid står någon bil parkerad där. Förslaget om att införa tidsbegränsning för parkeringsplatserna finns till för att hindra att gatan blir en plats för gratis långtidsförvaring av fordon. Tidsbegränsningen kan sättas till 24 timmar, vilket hindrar att fordon förvaras där under längre tid. Utmaningen i en 24-timmarsbegränsning är att den är svår att övervaka. Här föreligger en risk att platserna utnyttjas för långtidsförvaring av fordon om övervakningen är ineffektiv. Ett annat alternativ är att begränsa tiden till t.ex. "8–18, 4h", vilket skulle begränsa parkeringen ytterligare under dagtid och ge mer jämställda möjligheter att utnyttja platserna. Det betjänar särskilt besökar- och kundparkering och ger samtidigt möjlighet att parkera över natten. En sådan begränsning är fungerande också ur övervakningens synvinkel. Utmaningen med en sådan tidsbegränsning är att parkeringsplatserna inte nödvändigtvis bidrar till lugnare trafik på gatan om de inte används. Tidsbegränsningen bör granskas närmare i anslutning till den fortsatta planeringen, men parkeringsplatserna ska inte byggas utan tidsbegränsning.

Också andra åtgärder än parkering på körbanan kan införas för att lugna trafiken på Kasabergsvägen. Den mest effektiva är att strukturellt göra gatan smalare. Kommuntekniken föreslår också att förhöjd stenläggning anläggs vid början och slutet av parkeringsrutorna. Det ökar visserligen kostnaderna för att anlägga parkeringen, men fungerar bättre för att lugna trafiken än enbart målade parkeringsrutor på körbanan.

Strukturella farthinder har anlagts vid östra ändan av gatan i omgivningen av Kasavuoren koulukeskus. Farthinder har en lokal inverkan för sänkta hastigheter och fungerar därför bäst i den omedelbara närheten av objektet de är tänkta att skydda (skyddsvägar, skolor mm.). På Kasabergsvägen installerades i början av 2020 också en hastighetstavla, som fungerar som ett kommunikationsredskap för sänkta körhastigheter. Endast kommunikation räcker dock inte för att sänka hastigheterna. Som stöd behövs också strukturella lösningar. Parkeringsplatser som märks ut med målade rutor på körbanan och förhöjd stenläggning är inte den mest effektiva åtgärden för att lugna trafiken, men det är kostnadseffektivt i det aktuella fallet och ger möjlighet att göra strukturella ändringar på gatan i framtiden.

Parkeringsrutor som anvisas på norra sidan av gatan vid Kasabergsvägen

3–7 orsakar inga sådana svårigheter för busstrafiken som hindrar anläggandet av parkering. Den avsmalnade sträckan av körbanan blir ca 120 meter lång, vilket inte gör någon större skillnad med beaktande av hela längden på buss 212:s rutt. Parkering på körbanan minskar arbetsutrymmet för underhållningsmaskineriet men det finns tillräckligt med plats för snö utanför gatuområdet för att tillåta smidigt vinterunderhåll av körbanan. Parkeringen längs körbanan påverkar inte underhållet av gång- och cykelleden längs Kasabergsvägen.

### Sammanfattning

Sammanfattningsvis konstaterar kommuntekniken att parkering kan anvisas längs Kasabergsvägen, men att den bör anvisas på det nuvarande gatuområdet, inte utanför det. Motiveringen till det är stadens primära mål att förbättra trafiksäkerheten genom att sänka körhastigheterna på Kasabergsvägen, vilket uppnås genom att använda parkering som ett sätt att avsmalna körbanan. Därtill kommer att de höga kostnaderna som påvisades i utredningen från 2016 inte ger stöd för att bredda gatan över de nuvarande vägkanterna. Kommuntekniken föreslår att parkeringsplatserna ska märkas ut med målade rutor på körbanan och förhöjd stenläggning vid ändarna, samt med en skiljelinje av kantsten mellan Kasabergsvägen och gräsmattan för att förhindra icke önskvärd parkering på gräsmattan. Platserna görs tidsbegränsade för att förhindra långtidsförvaring av fordon. Den specifika tidsbegränsningen beslutas i anslutning till den närmare planeringen. Åtgärden är kostnadseffektiv. De beräknade kostnaderna för att omsätta den i praktiken blir ca 25 000 euro. De exakta kostnaderna fastställs i anslutning till den närmare planeringen.

Samhällstekniska utskottet har vid sitt sammanträde 28.4.2020 för sin del godkänt svaret på fullmäktigemotionen och beslutat att en mer specifik gatuplan över parkeringen på körbanan på Kasabergsvägen ska göras upp under 2020 inom ramen för kommunteknikens anslag för år 2020. I beslutet ingår också att den mer specifika planen ska följa principerna som framgår ur bakgrundsmaterialet och anslagen som behövs för att omsätta planen i praktiken ska tas in i anslaget för trafikinvesteringar år 2021.

STS:

Fullmäktige antecknar för kännedom ovanstående som svar på fullmäktigemotionen om parkering längs gatan på Kasabergsvägen och konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.