

**§ 40****Medborgarförslag - Trafiksäkerhetsmässig genomgång av 30-området Prästgatan mm**

Dnr KTN/2018:77

**Beslut**

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Avslå medborgarförslaget.

\_\_\_\_\_

**Ärendet**

Ett medborgarförslag har inkommit avseende trafiksäkerhetsmässig genomgång av 30-området Prästgatan mm. Med anledning av nedanstående yttrande föreslår förvaltningen att medborgarförslaget avslås.

Om medborgarförslagets beskrivning:

Medborgarförslaget har i beskrivning av situationen på Prästgatan tagit upp mycket som överensstämmer med vår uppfattning om trafiksituationen. På några punkter har vi dock inte helt samma åsikter.

”vägen upplevs som en snabb genomfart..” stämmer väl, då det är en lång sträcka med ganska bred väg, god sikt och med högsta tillåtna hastighet 30km/h är den besvärlig för förare att känna sig motiverade att följa gällande högsta tillåtna hastighet.

”..och med bristande skyltning” stämmer ej, och jag förmodar då det är hastighetsskyltning som avses. Prästgatan med intilliggande bostadsområden är rätt skyltad från alla anslutningar. De allra flesta vägar som har anknytning med Prästgatan har högsta tillåtna hastighet 30, och samtliga av dessa har dubbla 30-skyltar vid infart från väg med högre hastighet. Även från Järnvägsgatan och Laggarbergsvägen är dubbelskyltningen in mot Prästgatan korrekt. Laggarbergsvägen har från 70-sträckan först skyltat 50, och strax efter korsningen med Vävlandsvägen blir det dubbelskyltat 30. En hastighet gäller till dess föraren passerar en hastighetsskylt med ny hastighet så det finns inga oklarheter där. Däremot lider området som helhet av helt onödigt överskytning, t ex dubbelskyltning av 30 in på en gata från en väg som redan har 30. Sådan överskytning kan leda till att många tror att det är så det ska vara, vilket i sin tur kan leda till önskan om mer skyltar där det redan är korrekt och inte behövs. Detta kommer att ses över och åtgärdas.

Många skyltar och stolpar sitter skevt i nuläget vilket är naturligt efter en snörik vinter då stolpar får ta mycket stryk från snöröjning. Dessa åtgärder fixas vanligtvis på vårsidan när snö och is är borta och tjälen gått helt ur marken.

”många använder gång- och cykelvägen och behöver korsa denna väg, där befintliga övergångsställen är bristfälligt märka och behöver översyn” stämmer väl då det gäller själva målningen på övergångsställena vilken slitits ned och dessutom är osynlig under den tid på



året då snö och is ligger på vägen, dock är skyltningen korrekt och det saknas inga skyltar för övergångsställe, och det är skyltningen som är gällande, inte markeringarna. Även flera av dessa skyltar och stolpar har fått tagit en hel del stryk under denna vinter.

”Mest kritiskt är anslutningen mot Laggarbergsvägen..” Stämmer väl. Det är ett mycket otydligt parti med besvärligt och otydligt gångparti från- och till busshållplatsen oavsett vilket håll man kommer från.

#### Om medborgarförslagets förslag:

Vi börjar med den enligt medborgarförslagets mest kritiska del. Kommunen är medveten om den minst sagt ofärdiga situationen vid övergången mot Laggarbergsvägen, och fört dialog under en längre tid med Trafikverket som är väghållare, och därmed ansvarig för den sträcka det berör.

Trafikverket har i uppdrag att få fram ett förslag på lösning för både gång- och cykelbana och säkra skolvägar från korsningen Laggarbergsvägen/Vävländsvägen till Laggarberg. Där ingår nämnd busshållplats.

Kultur- och teknikförvaltningen har sedan 2017 löpande arbetat med att finna hållbara lösningar för bl a hastighetssäkrade övergångsställen och passager på Prästgatan, vilket skulle bidra mer till att motivera att följa hastigheten, men avvaktar med beslut om åtgärder tills vi fått slutgiltigt besked hur Trafikverket ska lösa busshållplats och gång- och cykelbanorna på sin del av sträckan, för att inte det ska bli olika typer av, och kanske inte matchande lösningar på den sammanhängande sträckan. De behöver gå hand i hand för att få till en bra slutlösning. Prästgatan har också redan en stensatt gång- och cykelbana från korsningen Prästgatan/Järnvägsgatan till korsningen Prästgatan/Laggarbergsvägen. Det är också ofta osäkrare för gående med övergångsställen, än passager, även om de känns tryggare för den som går, men det är större risk att bli påkörd på ett övergångsställe. Belysning vid befintliga passager och övergångsställen kommer att ses över, och tas med i beaktning om det byggs nya.

Omkörningsförbud och heldragen linje kan inte anses vara en effektiv lösning, då den precis som mycket annan skyltning behöver aktiv polisövervakning för att fungera. De som väljer att inte följa hastighetsskyltar, följer knappast ett omkörningsförbud heller så problemet är egentligen inte att någon kör om, utan att de väljer att köra för fort. Prästgatan är också huvudled med god sikt och anslutande vägar har väjningsplikt vilket också gör att ett omkörningsförbud även på den punkten saknar god grund. Då är de hastighetssäkrande åtgärder som nämnts i medborgarförslaget, t.ex. upphöjda övergångsställen, att föredra i ett led att göra känslan för sträckan mer motiverad att följa 30km/h för förare av fordon, samt säkrare för de oskyddade trafikanter som ska passera vägen.

#### **Beslutsunderlag**

Medborgarförslag  
Tjänsteskrivelse

Protokollsutdrag till  
Förslagsställare  
Trafikingenjör

Exp / 2018