



TN § 123
TNAU § 94

Dnr 150/2018-101

Svar på remiss av motion om en bättre livsmiljö för rullstolsburna, chaufförer och resenärer genom att inte sätta upp fler fartgupp samt fasa ut de befintliga

Ola Eriksson (S) har den 14 juni 2018 lämnat in en motion om bättre livsmiljö för rullstolsburna, chaufförer och resenärer genom att inte sätta upp fler farthinder samt fasa ut de befintliga. Motionären skriver att det finns andra, bättre alternativ till hastighetssänkningar.

Motionen har överlämnats på remiss till tekniska nämnden.

Riksdagen antog Nollvisionen i oktober 1997 och Arboga måste verka för en ökad trafiksäkerhet för att leva upp till Nollvisionen.

De alternativ som finns till fartgupp är broar och tunnlar, dynamiska farthinder där en lucka öppnas och cirkulationsplatser. Samtliga av dessa alternativ är väldigt dyra.

Billigare alternativ som finns är chikaner, sidoförskjutningar, avsmalningar och ljusreglering. Dessa alternativ har dock inte samma hastighetsdämpande effekt. Risken är mycket stor att man inte uppfyller kraven på att hastighetssäkra till max 30 kilometer/timmen vid exempelvis ett övergångsställe.

Tekniska förvaltningen gör alltid avväganden då ny infrastruktur ska byggas och det är inte alltid vedertaget att det byggs ett fartgupp. Om en passage ändå måste åtgärdas är tekniska förvaltningen ålagda att verka för Nollvisionen och ta fram en bra teknisk lösning. Lösningen måste även vägas in i de ekonomiska ramarna där en upphöjd passage oftast visar sig vara den mest ekonomiskt fördelaktiga åtgärden.

Ola Eriksson (S) yrkar att nämnden ska föreslå kommunfullmäktige att bifalla motionen.

Carl-Erik Almskoug (OPA) yrkar att nämnden ska föreslå kommunfullmäktige besluta enligt arbetsutskottets förslag.

Ordförande ställer yrkanden under proposition och finner att nämnden beslutar enligt arbetsutskottets förslag.

Votering begärs och genomförs.

Nämnden godkänner följande beslutsgång;

- Ja-röst för att föreslå kommunfullmäktige att besluta enligt arbetsutskottets förslag.



- Nej-röst för att föreslå kommunfullmäktige bifalla motionen.

Med 9 ja-röster och 3 nej-röster beslutar nämnden att föreslå kommunfullmäktige besluta enligt arbetsutskottets förslag.

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden föreslår kommunfullmäktige besluta;

Motionen besvaras med att Arboga kommun verkar för Nollvisionen och om det i framtiden krävs åtgärder som fartgupp eller upphöjda passager för att klara trafiksäkerhetskraven kan det inte uteslutas att fler fartgupp eller upphöjda passager sätts upp.

Skickas till:
Kommunfullmäktige
Akten

Ordförandes sign.

Justerandes sign.

Sekreterarens sign.

Utdragsbestyrkande



Tekniska förvaltningen

TEKNISKA NÄMNDEN

Sammanträde

19 december 2018

Klockan 13.15 (votering kl. 13.50)

Votering

Ärende TN § 123/ 2018

Ja - Föreslå kommunfullmäktige
bifalla arbetsutskottets förslag till
beslut

Nej- Föreslå kommunfullmäktige
bifalla motionen

Justering på tekniska förvaltningskansliet

Ledamöter	Parti	Ersättare	Parti	Ja	Nej	Avstår
Mikael von Melsted	(MP)			x		
Ola Eriksson	(S)				x	
Bo Axelsson	(M)			x		
Anders Bjurström	(M)			x		
Ingemar Johansson	(L)			x		
Christer Löwenhamn	(V)	Erik Jirovsky (L)		x		
Jonas Stenzelius	(KD)			x		
Börje Blomqvist	(S)				x	
Lars Lindén	(S)			x		
Ove Janse	(S)				x	
Mikael Hedberg	(S)	Lars Löfgren (C)		x		
Tony Pehrsson	(SD)					
Carl-Erik Almskoug	(OPA)			x		
Summa				9	3	



Datum

2018-11-14

Tekniska förvaltningen

Projekt- och gatuavdelningen
Trafik- och gatuingenjör, Rickard Löthgren
0589-874 98, 073-765 74 98
rickard.lothgren@arboga.se

Tekniska nämnden

Svar på motion om en bättre livsmiljö för rullstolsburna, chaufförer och resenärer genom att inte sätta upp fler fartgupp samt fasa ut de befintliga

Förslag till beslut tekniska nämnden

Föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad.

Sammanfattning

Ola Eriksson (S) har den 14 juni 2018 lämnat in en motion om bättre livsmiljö för rullstolsburna, chaufförer och resenärer genom att inte sätta upp fler farthinder samt fasa ut de befintliga.

Tekniska förvaltningens syn på motionen

Ola Eriksson vill med motionen att inga nya fartgupp sätts upp, och att de befintliga fasas ut.

Motionen specificerar inte vilken typ av fartgupp som menas, förutom att det "handlar om alla fartgupp som finns över hela landet".

För att ändå försöka reda ut begreppen något så finns det 7st rena "fartgupp" på följande platser i Arboga:

- Sofiedalsgatan mellan Gjutarevägen-Skandiagatan, 3st
- Hamrevägen vid cirkulationen, 2st
- Nästkvarnsgatan mellan Villagatan-Lundborgsesplanaden, 1st
- Snarhemsvägen mellan Strömsnäsvägen-Västerleden, 1st

Gemensamt för dessa är att de ska dämpa hastigheterna på fordonstrafiken på de aktuella gatorna. Skälet att de uppförts beror oftast på att boende i områdena klagat på att hastigheterna inte efterlevs, och önskat att kommunen gör något.

Övriga "fartgupp" som finns i Arboga är upphöjda passager vid framförallt övergångsställen/passager efter vårt gång- och cykelnät. Skälet till att de uppförts är att hastighetssäkra fordonstrafiken för

oskyddade trafikanter. Riksdagen antog Nollvisionen i oktober 1997, och även Arboga måste verka för en ökad trafiksäkerhet och leva upp till Nollvisionen.

Motionen tar också upp att det finns andra bättre alternativ till hastighetssänkningar, utan att specificera några särskilda åtgärder. Men det är helt korrekt att det finns alternativa lösningar att bygga rent tekniskt, och då är det alltid bäst med planskilda korsningar, d.v.s. en bro eller tunnel. En väldigt kostsam lösning, och broar eller tunnlar är inte heller lämpliga att bygga på särskilt många platser i Arboga.

Ett annat alternativ kan vara dynamiska farthinder (där en automatisk lucka i vägen öppnas något om hastighetsgränsen överskrids), de installeras i fler och fler svenska städer. Även denna lösning är mycket dyr, och de kan skapa andra olägenheter som gör dem olämpliga på många platser då de bland annat alstrar ljud då hastigheterna överskrids.

Chikaner, sidoförskjutningar, avsmalningar och ljusreglering kan också vara tänkbara alternativ, dessa lösningar är billigare men de har inte samma hastighetsdämpande effekt. Risken är mycket stor att man inte uppfyller kravet att hastighetssäkra till max 30 km/tim vid exempelvis ett övergångsställe.

Cirkulationsplatser är ett annat alternativ. En bra konstruerad cirkulation gör att hastigheterna dämpas generellt på de angränsande vägarna, vilket möjliggör att en säker passage kan byggas i anslutning till cirkulationen. En passage som inte nödvändigtvis behöver vara upphöjd. Cirkulationsplatser är inte billiga att uppföra, och de tar mycket mer mark i anspråk än en vanlig korsning.

Om det inte finns plats för en cirkulation kan en upphöjd korsning vara ett alternativ, visserligen blir det då ett gupp när man kör in- och ut i korsningen. Men guppen blir något "snällare". En upphöjd korsning kan vara en lämplig åtgärd i samband med ett större arbete för att hålla nere kostnaderna, exempelvis vid ett större VA-arbete.

Tekniska förvaltningen gör alltid avväganden då ny infrastruktur ska byggas, och det är inte vedertaget att det alltid byggs en upphöjd passage som ett "fartgupp". Men om en passage ändå måste åtgärdas är Tekniska förvaltningen trots allt ålagda att verka för Nollvisionen, och ta fram en bra teknisk lösning. Lösningen måste även vägas in i de ekonomiska ramarna där en upphöjd passage oftast visar sig vara den mest ekonomiskt fördelaktiga åtgärden.

Om en upphöjd passage visar sig vara det enda rimliga alternativet för att klara trafiksäkerhetskraven kan det inte heller uteslutas att fler måste byggas i framtiden.



Exempel på en upphöjd passage, bild från Google Street View

Magnus Andersson
Projekt- och gatuchof

Rickard Löthgren
Trafik- och gatuingenjör

Skickas till:
TNAU