

Skrivelse om trafikarrangemangen vid Klockarståget

Stadsstyrelsens sektion för tekniska stödtjänster 04.05.2022 § 43
642/08.00.00/2022

Beredare

Samhällsingenjör Matias Jensén, tfn 044 358 5724
fornamn.efternamn@pargas.fi

En skrivelse om trafiken på Klockarståget har riktats till stadsstyrelsens sektion för tekniska stödtjänster. Skrivelsen är inlämnad 16.11.2021 av en invånare som bor vid Klockarståget. Skrivelsen lyder:

“Bästa mottagare

Jag har fört diskussion med Stefan Illman kring trafiken på Klockarståget. Enligt stadens trafikplan siktar Pargas på fem stjärnor i trafiksäkerhet och nollnivå när det gäller den upplevda otryggheten i trafiken. I den bifogade bilagan motiveras varför vi berörda föreslår ändringar i trafikarrangemangen, för stadens mål uppfylls inte på Klockarståget.

I september tog man in en trafikmätare vid gatan. Meningen var att den mäter trafiken i en vecka, men efter fyra dagar tog batteriet slut, och just vid tidpunkten för mätningen var trafiken plötsligt mycket mindre. Mätningen gav inget tillförlitligt resultat. Illman föreslog att mätningen skulle upprepas, men drog sedan tillbaka sitt förslag. Likaså drog han tillbaka förslaget om att sänka hastighetsbegränsningen och att styra den tunga trafiken någon annanstans. Det är en besvikelse när en tjänsteinnehavare lovar ändringar, men inte genomför dem.

I dag den 16 november kl. 9 på morgonen var trafiken precis som förut, mer än 1 bil per minut och 18 fordon på 15 minuter, däribland en stor traktor med släpvagn samt tre lastbilar, av vilka en var bärgningsbil. Inget av dessa fordon vek in på någon av tomterna. Lassila & Tikanojas tunga fordon kör dagligen på Klockarståget, likaså stadens egna fordon, utan att ha något ärende in på tomterna. Mer än 90 % av trafiken på gatan är blott genomfartstrafik. Därför har vi som bor och arbetar vid gatan begärt att trafikarrangemangen ska ändras så att vi kan uppleva vår gata lugnare och tryggare. Under de senaste två åren har Klockarståget blivit en riktig highway och hastighetsöverskridningarna är dagliga. Enligt Illman är gatan planerad som genomfartsgata, och inget kommer att göras åt det.

Med all respekt är denna lösning inte acceptabel. Vi vill att ärendet behandlas officiellt inom teknikheten och vi förväntar oss en grundlig utredning av följande frågor:

- 1. Hur kommer det sig att det har planerats en genomfartsgata i det skyddade området Gamla Malmen, en gata där tunga fordon är tillåtna trots att fordonen inte har tillräckligt med plats att passera varandra?*
- 2. Från vilken tid härstammar planen och kan man söka ändring i den, eftersom också trafiken har ökat?*
- 3. Kan en så här smal gata enligt lag vara en genomfartsgata där tunga fordon är tillåtna, även om det inte finns tillräckligt med plats för passering?*
- 4. Tillåter staden att fordon passerar varandra via trottoaren trots att vägtrafiklagen förbjuder detta?*

5. Anser staden att dessa trafikarrangemang är förenliga med målet i dess egen trafikplan?
6. Är Klockarståget nu trafiksäkert därför att det är planerat som genomfartsgata?
7. Varför finns det inget övergångsställe på gatan?
8. Varför står det på stadens webbplats att den upplevda säkerhetens inverkan på trafikarrangemangen är viktig, om man inte vill ändra arrangemangen trots att de boende upplever de som trafikosäkra?
9. Var syns det i denna lösning att den av de boende upplevda säkerheten är viktig, om man inte vill ta hänsyn till det som de boende upplever?
10. På vilka grunder anser Illman att det är ett sämre alternativ att styra genomfartstrafiken någon annanstans?
11. Varför är det ett dåligt alternativ?
12. På vilka grunder har Slättergången stängts av för genomfartstrafik, men Klockarståget kan inte stängas av?

På vägnar av samtliga boende vid Klockarståget och Åbolands Hantverk rf:s personal

Med vänlig hälsning

Fastighetsägare XX"

Klockarståget är en allmän gata som binder samman Kalkvägen i söder med Fredrikaplan-Tennbyvägen i norr. Till Klockarståget ansluts bland annat Runebergsgatan, Malmgatan, Skräddargränd och Ullasbrinken. I anslutning till Klockarståget finns en separat trottoar som binder samman trottoarerna vid Fredrikaplan-Tennbyvägen och Runebergsgatan. Vid dessa anslutningar finns övergångsställen. Däremot finns inte övergångsställen på sådana ställen där en trottoar eller led för fotgängare och cyklister leder vidare. Området kring Klockarståget utgörs i huvudsak av bostadsfastigheter även om det finns några affärsfastigheter som direkt eller indirekt betjänas av Klockarståget. På cirka en halv kilometers avstånd från Klockarståget finns Björkhagens skola och daghem.

Teknikenheten gjorde under hösten 2021, tidsperioden september-december trafikmätningar vid fyra olika tillfällen och platser på Klockarståget för att få en objektiv bild över trafiken, trafikströmmarna och hastigheterna. Gemensamt för alla dessa mätningar är att det inte förekommer några särskilt stora trafikmängder, vilket också kunnat konstateras genom att vara på plats och iakttätra trafiken under dagtid. Hastighetsbegränsningen är 40 km/h för gatan, vilket är onödigt högt. Hastigheten för området kunde sänkas till 30 km/h (zonbegränsning), förutom på Gamla Malmen där gatorna är gårdsgator, d.v.s. trafiken och hastigheten skall anpassas till fotgängare och får högst vara 20 km/h. Trafikkartläggningen visar att hastigheterna på Klockarståget är låga och medeltalet ligger på max 30 km/h. Endast i enskilda fall (0,42-0,82 %) ligger hastigheten något över hastighetsbegränsningen. Trafikmängderna utgör dagtid mellan kl. 07 och kl. 20 cirka 30 fordon i timmen på Klockarståget. En del av dessa fordon är tungfordon, vilka antagligen är servicefordon (avfallsbilar, oljebilar, skoltrafik och service). Under natten förekommer ingen trafik på gatan. Gatan används i någon mån som genomfartsgata, vilket är tillåtet, men inte kan man på basen av mätningarna eller iakttagelser, påstå att genomfartstrafiken är betydande eller särdeles störande. På Klockarståget finns farthinder, vilket ytterligare påverkar hastigheterna och säkert också i någon mån minskar på genomfartstrafiken.

Allmänt taget kan stängning av en gata eller gatuavsnitt utföras om det är motiverat ur ett allmänt perspektiv och trafiken styras till en mer naturlig rutt,

eller bättre och säkrare närbelägen rutt. På motsvarande sätt skall det finnas ersättande rutter ifall av att trafiken på en viss gata begränsas genom uppsättning av trafikmärken. Därtill är det väldigt svårt för övervakande myndigheter att övervaka användningen av en gata där användningen är begränsad, men där en viss del av trafiken tillåts. Genom att enbart åtgärda upplevda problem från en viss gatas perspektiv, kan det skapa större problem för ett större område ifall inte helheten beaktas.

Gatuhållaren planerar gatuområdet utgående från gällande detaljplaner och reglerar och styr trafiken på allmänna gator genom t.ex. trafikmärken. På trafikanternas ansvar hör att följa dessa och bl.a. ta omgivningen, andra trafikanter, fotgängare och cyklister i beaktande utgående från gällande lagstiftning. Om en trafikant eller någon annan som rör sig i trafiken bryter mot dessa är det helt och hållet på dennes ansvar.

En zonbegränsning på området bereds som separat ärende.

Kompletterande material	Trafikmätningar Karta över Klockarståget
Föredragande	Teknisk chef Jonas Nylund, tfn 050 428 3774 fornamn.efternamn@pargas.fi
Beslutsförslag	Stadsstyrelsens sektion för tekniska stödtjänster beslutar avge utredningen enligt beredningen som sitt svar på skrivelsen. Hastighetsbegränsningen om 30 km/h behandlas som ett separat ärende.
Beslut	Förslagt godkändes.
Delgivning	_____ Undertecknaren till skrivelsen, underhållsingenjör S.I., planläggningen, arbetsledare för gatuområden K.S.