

-----Ursprungligt meddelande-----  
Från: noreply@sitevision.enkoping.se  
Skickat: den 5 maj 2021 09:54  
Till: Kommunledningsförvaltningen  
Ämne: Inskickat formulär

För- och efternamn

[REDACTED]

Folkbokföringsadress

[REDACTED]

Postnummer

[REDACTED]

Postadress  
Enköping

Telefonnummer

[REDACTED]

E-postadress

[REDACTED]

Förslag

Återinförande av övergångsställen samt sänkt hastighetsgräns i Enköpings tätort

Motivering

Jag avger härmed medborgarförslag enligt nedan.

Måndagen 19 april kl 1945, Torggatan vid Stora COOP.  
Två barn i åldern 5-8 år rusar ut från buskagen vid COOP, rakt över Torggatan. Fordonet framför mig upptäcker dem sent och tvingas tvärbromsa så att däcken skriker. Med endast någon centimeter tillgodo undgår barnen att bli påkörda och svårt skadade. Uppskakad fortsätter jag själv min färd men upptäcker i sista stund ytterligare två barn som kommer springande. Den här gången är de så små att de inte ens sticker upp över häcken bredvid vägbanan. Jag tvärbromsar, drar ner fönstret och skriker åt dem att sluta springa över vägen. Möts av oförstående...

Fredagen 23 april kl 1500, Salavägen vid Sämskarbogatan (gamla Jysk).

Två kvinnor med barnvagn korsar Salavägen. In- och utfartstrafiken är tät men rullar med bra fart. Kvinnorna tar sig halvvägs över gatan men blir sedan stående i mittrefugen innan de springande med barnvagnarna framför sig lyckas ta sig även den sista biten över till motsatt sida och förmodat besök på ICA Maxi eller Lidl.

Detta är två verkliga händelser på senare tid i Enköpingstrafiken. I båda fallen handlar det om fotgängare som tar sig från en vanligt frekventerad målpunkt till en annan,

över en trafikerad bilväg där det saknas övergångsställe och där fordonstrafiken flödar i hög hastighet.

För ungefär elva år sedan togs huvuddelen av övergångsställena i Enköping bort. De skäl som då angavs var att övergångsställena invaggade fotgängare i falsk trygghet och att de "bara sprang ut" i vägen och överraskade fordonsförarna. I övrigt vidtog kommunen inga som helst trafiksäkerhetshöjande åtgärder på dessa platser.

Eftersom målpunkterna (bostäder, butiker och skolor) ligger kvar på samma plats och invånarna fortsatt har samma behov av att förflytta sig, har ingen minskning av antalet gående skett där det tidigare fanns övergångsställen. Tvärtom har nyetablering av bostäder och näringsliv ökat flödet av fotgängare. Det senaste årets pandemi har till detta lagt en ytterligare ökning av gående och cyklister och vi uppmanas dagligen av våra myndigheter att röra på oss utomhus för ökad folkhälsa.

För boende i Romberga är det naturligt att gå kortaste vägen över Salavägen till ICA Maxi och Lidl. Bor man i det nybyggda området vid Sandbrogatan-Lilla Vägen är det lika naturligt att korsa Torggatan till Stora COOP och Systembolaget, och den som bor i Korsängen och går eller cyklar till resecentrum för färd till jobb eller skola måste på liknande sätt ta sig över fyra körfält i korsningen J-P Johanssons gata - Bangårdsgatan.

I samtliga dessa fall leder den kortaste vägen över trafikerade bilvägar med 50 km/tim som hastighetsgräns, och på platser där det tidigare fanns övergångsställen och dit det fortfarande leder GC-vägar i tydlig avsikt och önskan att de gående ska ta den vägen.

Markerade övergångsställen har som jag ser det två syften; att dels "reservera" en lämplig, trafiksäker och fredad plats för gående att korsa vägbanan, dels att uppmärksamma fordonsförare på platser där de ska ha ökad uppmärksamhet, sänka farten och iaktta väjningsplikt. Detta underlättar också för "utsocknes" att framföra sitt fordon utan att behöva känna till var fotgängare "brukar dyka upp".

Markerade övergångsställen erbjuder ett lagstadgat skydd för de gående genom en närmast ovillkorlig väjningsplikt för fordonsförare. Att en del övergångsställen togs bort kunde och kan säkert försvaras, men på de ställen där flödet av gående var och fortsatt är frekvent förekommande har Enköpings kommun genom denna åtgärd tagit bort det lagstadgade skydd som övergångsställen ger.

För de gående och cyklande finns i de aktuella fallen inga säkra och/eller realistiska alternativ eftersom målpunkterna är oförändrade och folks rörelsemönster består. Åtgärderna har alltså inte minskat gångtrafiken på dessa platser. Avsaknaden av övergångsställen kan dessutom sägas vara ojämlig genom att

den särskilt drabbar personer som av olika skäl inte har tillgång till bil utan är hänvisade till att gå eller cykla till affärer, resecentrum eller skola/arbete. Vi talar här också om äldre medborgare som inte sällan har besvär att röra sig. Rullatorer och den höga hastigheten på Salavägen är en dålig kombination!

Jag konstaterar att Enköping är en av få orter i landet som har behållit 50-gränsen i tätorten. (detta har jag också fått bekräftat av NTF idag den 5 maj). I de flesta andra fall gäller 40 km/tim som maxhastighet. NTF föreslog för övrigt igår (den 4 maj) föreslog en nationell sänkning från "vanliga" 40 km/tim i tätort till 30. Att Enköping fortfarande har 50 km/tim som gräns i tätorten avviker alltså från nationell praxis!

Förutom att hastighetsgränsen har bibehållits har inte heller några andra åtgärder vidtagits för att sänka hastigheten vid övergångar - som exempelvis "gupp". Kommunen har inte heller underlättat för fordonsförare att upptäcka gående i tid utan behållit skymmande biskage och träd i anslutning till de "vanligare" övergångsplatserna (exempelvis vid Stora COPP som i det inledande exemplet).

Det intressanta (och inkonsekventa) är att kommunen har byggt övergångsställen i samband med nya byggen. Så exempelvis vid infarten till Pepparrottsbadet i korsningen Torggatan-Bredsandsvägen, och fartbegränsande åtgärder har vidtagits på Mästergatan vid Kunskapsskolan för att trygga elevernas skolväg. Om det går att göra där, så borde det gå att göra på fler ställen!

Jag anser att avlägsnandet av övergångsställena i kombination med en avsaknad av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Enköpings tätort har utsatt gående för livsfara under dryga tiotalet år, och att det närmast är ett mirakel att ingen allvarligare olycka ännu har inträffat.

Jag föreslår därför att Enköpings kommun omgående beslutar om trafiksäkerhetshöjande åtgärder för fotgängare och cyklister, enligt nedan.

1. Sänk hastigheten för fordonstrafiken! Praxis i landets tätorter är 40 km/tim, men som sagts ovan anser NTF att även detta är en för hög hastighet och att 30 km/tim borde vara det normala. Denna åtgärd bör genomföras oavsett om övergångsställen återinförs eller inte. Observera att nio av tio dör vid en påkörning i 50 km/tim medan nio av tio överlever vid 30. Jag utgår ifrån att Enköpings kommun inte vill figurera som trafikfarlig kommun..?

2. Återupprätta övergångsställen där vägen skiljer målpunkter från varandra - främst bostad-skola-butik - på åtminstone följande platser:

o Torggatan vid Stora COOP, och vid korsningen med Kaptensgatan (skolväg och gående till/från idrottscentrum)

- o Korsningen J-P Johanssons väg/Stockholmsvägen-Bangårdsgatan
- o Salavägen vid Sämiskarvogatan och mellan denna plats och Romgatan
- o Torggatan vid Gånstagården (här är sikten delvis skymd nedifrån och fordonstrafiken ut från staden går oftast med högre hastighet än 50).
- o Återinförda övergångsställen måste kombineras med fartbegränsning.

3. Inför markerad cykelöverfart enligt trafikförordningen på platser där en cykelbana leder över vägen. Även här är korsningen J-P Johanssons väg/Stockholmsvägen-Bangårdsgatan en prioriterad plats.

4. Säkerställ att gående/cyklande på dessa platser syns för fordonsförare! Avlägsna skymmande buskage (främst vid Stora COOP) före övergångs-ställena på en sträcka som motsvarar reaktionstid + bromssträcka i gällande hastighet. I 50 km/tim är detta närmare 25 meter. Sätt även upp belysning med starkt sken kvälls/nattetid. I dag är belysningen undermålig och gör det svårt att upptäcka gående i tid under mörka delar av dygnet vilket ökar reaktionstiden och risken att köra på en fotgängare.

Jag har tidigare (2010-2011) framfört dessa förslag genom e-

formulär för felanmälan men utan framgång. I något fall hänvisade man dock till miljöhänsyn då en sänkt hastighet skulle bromsa fordonsflödet och medföra ökade avgasutsläpp (!?). Använd gärna andra argument, men att sätta miljöhänsyn före säkerhet och människoliv kan aldrig vara rätt. Tänk om - gör om!