

Svar på fullmäktigemotion, Förbättring av trafiksäkerheten på Tolkisvägen

Stadsutvecklingsnämnden 28.04.2026 § 89

Beredning och tilläggsuppgifter:
trafikplaneringschef Antti Rahiala,
fornamn.efternamn(at)borga.fi

Fullmäktigeledamot Johnny Holmström väckte 15.8.2025 en fullmäktigemotion där man betonar gång- och cykeltrafikens stora betydelse för Borgå stad, och i motionen lyfts särskilt fram Tolkisvägens betydelse som rutt för gång- och cykeltrafik samt de nuvarande trafiksäkerhetsutmaningarna i anslutning till rutten. Enligt bedömningarna i motionen beror utmaningarna både på trafikanternas agerande och på trafiklösningarna, särskilt vid korsningarna mellan Vita linjens korsning och Centralgatans korsning. I motionen föreslås att väjningsplikten på sidogatorna till Tolkisvägen mellan Hammarsvägen och Vita linjen ändras så att det för de trafikanter som korsar cykelbanan från en sidogata ut på Tolkisvägen krävs ett obligatoriskt stopp vid STOP-märket.

Borgå stad är av samma åsikt med de iakttagelser som tas upp i motionen och att gång- och cykeltrafiken är viktiga trafikformer för hela staden, där man beaktar både trafiksystemets funktionalitet, miljövänlighet och förebyggande av problem som orsakas av att människor inte rör på sig.

När det gäller trafiksäkerheten vid korsningarna av Tolkisvägen är de utmaningar som tas upp i motionen också verkliga. Vid korsningarna finns det i sig tydliga regler för väjningsplikt, men framför allt trafikanter som kommer från sidogatorna ut till Tolkisvägen och som korsar cykelbanan vid Tolkisvägen beaktar inte i tillräcklig utsträckning sin väjningsplikt och visar inte i god tid att de följer väjningsplikten. Även om problemen oftast beror att trafikanterna agerar felaktigt, bidrar regleringarna i korsningen i sin nuvarande form inte fullt ut till att främja säker trafik. Vid vissa korsningar finns det problem med frsikt som inte alla kan lösas genom röjning för bättre sikt.

Tolkisvägen är statens landsväg söder om korsningen av Pepotvägen, vilket innebär att de korsningsområden som omfattas av motionen ligger på ett landsvägsområde som ägs av staten. Staden kan inte fatta beslut om trafikarrangemangen på statens vägområden, men staden kan föra en dialog med representanter för staten (Livskraftscentralen i Nyland) om ändringar i arrangemangen. Utifrån de inledande diskussionerna anser experterna vid livskraftscentralen att det i princip inte är möjligt att använda STOP-märken i korsningar. Experterna vid livskraftscentralen anser att STOP-märket ska användas när ett fordon som kommer från en korsande väg alltid måste stanna av säkerhetsskäl. Enligt livskraftscentralen används STOP-märket oftast i situationer där det finns strukturella sikthinder vid korsningsområdet.

Utifrån de iakttagelser som gjorts vid terrängbesök finns det för närvarande sikthinder vid en del av korsningarna, varav vissa kan åtgärdas genom röjning. De som förvaltar sidovägarna (dvs. Borgå stad) ska ansvara för undanröjandet av sikthinder orsakade av växtlighet, och staden undersöker möjligheterna för röjandet av sikthinder vid korsningar. En del av hindren för frisikt beror på inhägnader, träd och liknande faktorer på fastigheternas sida, vilka staden inte direkt kan påverka. Det är nödvändigt att se över placeringen av STOP-märken vid dessa korsningar, och staden lägger fram förslag på åtgärder till Livskraftscentralen i Nyland.

Motionen och svaret på det kommer att vidarebefordras i sin helhet till Livskraftscentralen i Nyland, och Borgå stad kommer att fortsätta diskussionen med livskraftscentralens experter om hur man kan förbättra säkerheten vid korsningar. Borgå stad undersöker regelbundet situationen vid korsningarna och sköter den röjning av växtlighet som faller under stadens ansvar. Dessutom lägger Borgå stad fram förslag på lösningar för enskilda korsningar till Livskraftscentralen i Nyland i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Enligt stadens uppfattning vore det motiverat att ändra väjningsplikten åtminstone vid vissa korsningar och att på olika sätt stöda det att väjningsplikten följs. Andra åtgärder är till exempel användning av en röd beläggning som gör övergångsställen för fotgängare och cyklister mer synliga.

Liknande lösningar har Borgå stad genomfört på sitt eget gatunät (bl.a. av Adlercreuzgatan till Edelfeltbulevarden och Villagatan samt vid korsningen av cykelvägen vid Skyttegatan. Exempelbild nedan visar hur man använder den färgade, iögonfallande beläggningen:



För att förbättra trafiksäkerheten på Tolkisvägen bör belysningen på vägområdet utvecklas, särskilt för cykelbanan. Behovet av att förbättra belysningen är större i närheten av korsningar, men även på sträckorna mellan korsningarna. Belysningen på Tolkisvägen är huvudsakligen riktad mot körbanan, och cykelbanan är inte på ett ändamålsenligt sätt belyst längs hela sträckan. Borgå stad tar även

upp behovet av att utveckla belysningen i diskussionen med livskraftscentralen.

Bilaga
Fullmäktigemotion

Stadsutvecklingsdirektören
Stadsutvecklingsnämnden föreslår stadsstyrelsen att det som sägs ovan ges som svar på fullmäktigemotionen och ger det vidare till stadsfullmäktige för kännedom.

Beslut
Stadsutvecklingsnämnden beslutade föreslå stadsstyrelsen att det som sägs ovan ges som svar på fullmäktigemotionen och ger det vidare till stadsfullmäktige för kännedom.

Stadsstyrelsen 18.05.2026 § 128
1993/00.02.03/2025

Stadsdirektören
Stadsstyrelsen beslutar ge det som sägs ovan som sitt svar på Johnny Holmströms motion om förbättring av trafiksäkerheten på Tolkisvägen, och sänder svaret till stadsfullmäktige för kännedom.

Beslutet justeras omgående.

Beslut
Stadsstyrelsen beslutade ge det som sägs ovan som sitt svar på Johnny Holmströms motion om förbättring av trafiksäkerheten på Tolkisvägen, och sänder svaret till stadsfullmäktige för kännedom.

Beslutet justerades omgående.