



Tjänsteskrivelse

Datum

2025-01-20

Vår referens

Lisa Stolt

Trafikplanerare

lisa.stolt@malmo.se

Malmöinitiativ - Farthinder på Vattenverksvägen bakom Valdemarsro kvarteret, EF20240344 TN-2024-2220

Sammanfattning

Ett Malmöinitiativ har inkommit med önskemål om farthinder på två befintliga övergångsställen på Vattenverksvägen, vid Blåhakestigen-Vattenverksvägen samt vid Rännemästaregatan-Vattenverksvägen. Initiativtagaren skriver att bilister kör betydligt fortare än 40 km/h som idag är hastighetsgränsen, och att det nattetid körs streetrace med höga däcktjut. Initiativtagaren önskar även att 40 km/h-skylten flyttas längre österut till Rödhakevägen där bostadskvarteret idag börjar.

Mot bakgrund av de höga hastigheterna på sträckan, att det redan har skett olyckor samt den fysiska utformningen av gatan så föreslår förvaltningen att de befintliga övergångsställena hastighetssäkras för att minska risken för allvarliga olyckor. Förvaltningen anser dock att 40-km/h-skyltarnas nuvarande placering är lämpliga utifrån Vattenverksvägens utformning och förutsättningar och inte bör justeras.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna förvaltningens svar till yttrande,

att bifalla Malmöinitiativets förslag om farthinder vid övergångsställen, samt

att avslå Malmöinitiativets förslag om flytt av 40 km/h-skylten

Beslutsunderlag

- Malmöinitiativ - Farthinder på Vattenverksvägen bakom Valdemarsro kvarteret, EF20240344
- G-Tjänsteskrivelse TRU 250204 Malmöinitiativet - Farthinder på Vattenverksvägen bakom Valdemarsro kvarteret
- Förslag till yttrande TRU 250204 Malmöinitiativet - Farthinder på Vattenverksvägen bakom Valdemarsro kvarteret



Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2025-02-07

Beslutet skickas till

[Här skriver du vem beslutet ska skickas till efter att protokollet är justerat, ange funktion eller organisation. Uppgifterna överförs till protokoll och protokollsutdrag. I fliken expediera till, på ärendekortet, anger du fullständiga uppgifter som exempelvis e-postadress, som en information till nämndsekreteraren . Om beslutet inte ska expedieras, kan denna text och rubrik tas bort.]

Ärendet

Ett Malmöinitiativ har inkommit med önskemål om farthinder på två befintliga övergångsställen på Vattenverksvägen, vid Blåhakestigen-Vattenverksvägen (figur 1) samt vid Rännemästaregatan-Vattenverksvägen (figur 2). Initiativtagaren bedömer att bilister kör betydligt fortare än 40 km/h som idag är hastighetsgränsen. Initiativtagaren önskar även att 40 km/h-skylden flyttas längre österut till Rödhakevägen där bostadskvarteret idag börjar.



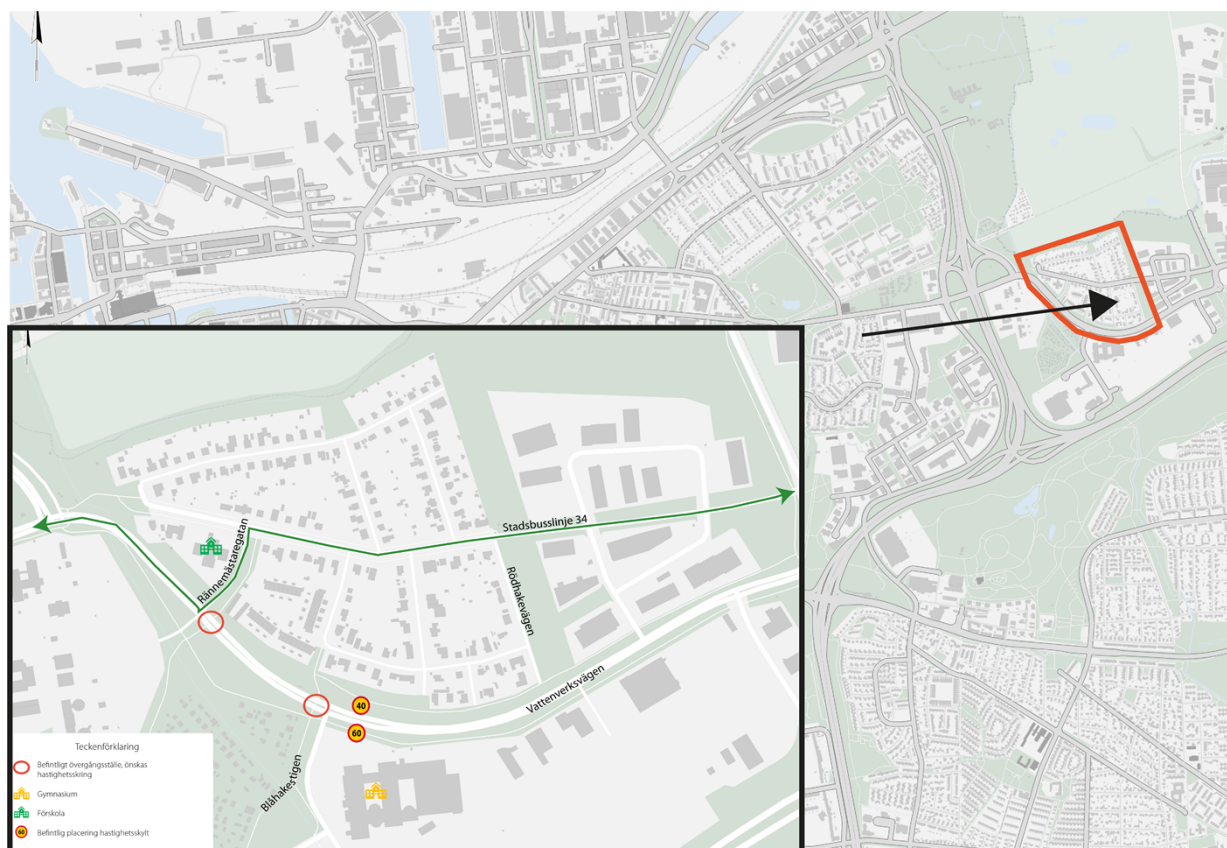
Figur 1. Övergångsställe Vattenverksvägen - Blåhakestigen.



Figur 2. Övergångsställe Vattenverksvägen - Rännemästaregatan.

Önskan om hastighetssäkring av övergångsställen

Den aktuella delen av Vattenverksvägen sträcker sig genom Valdemarsro (figur 3). Vägen har ett körfält i varje riktning. Cykling och gång sker inte i direkt anslutning längs med gatan utan i parallella stråk som skiljs av med en grönremsa av träd och buskage. Det finns två befintliga korsningspunkter över Vattenverksvägen, vilket är de två övergångsställen som initiativtagaren önskar hastighetssäkra.



Figur 3. Översikt Valdemarsro och Vattenverksvägen.

Körfälten som cyklister och fotgängare ska korsa vid båda övergångsställena är cirka sex meter breda. Stadsbusslinje 34 trafikerar Vattenverksvägen. Stadsbussen svänger dock in och ut på Rännemästaregatan (se figur 3) och en hastighetssäkring av övergångsstället i korsningen skulle därmed inte påverka busstrafiken. Storstadspaketets infrastruktur påverkas inte av åtgärden.

Det finns inga slangmätningar på de aktuella platserna som visar hastigheter eller fordonsflöden. Tillgänglig GPS-data visar dock på en 85:e percentil på 62 km/h vid övergångsstället vid Rännemästaregatan i östergående körriktning samt 54 km/h i västergående körriktning. Vid Blåhakestigen visar trafikdata på en 85:e percentil på 55 km/h i båda körriktningar. Sammanfattningsvis så visar hastighetsdata att bilister kör i betydligt högre hastigheter än vad som är tillåtet på sträckan och vad som är lämpligt vid övergångsställe.

Totalt har det rapporterats in två kollisionsolyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon till Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada, de senaste tio åren. Båda olyckorna har skett på övergångsstället vid Blåhakestigen. Hastigheten sänktes till 40 km/h närmast Valdemarsrogymnasiet efter påtalande från skolan om att där finns elever med intellektuell funktionsnedsättning som kommer med bussen och ska korsa



Vattenverksvägen. En del av dessa elever kan ha svårt att läsa av trafiken på samma sätt som sina jämnåriga. Med tanke på de faktiska hastigheterna är för höga på sträckan är detta ett skäl att säkra och trygga passagen.

Önskan om flytt av hastighetsskylt

Förutom de två övergångsställena finns det få saker längs med gatan som bilister behöver ta hänsyn till, vilket tillsammans med gatans utformning i övrigt inbjuder till höga hastigheter. Efter övergångsstället vid Blåhakestigen finns inga fler korsningspunkter för oskyddade trafikanter eller annat för bilister att ta hänsyn till längs med gatan österut.

Bullerkartläggningen från 2022 visar att bullernivåerna från vägtrafiken för husfasaderna närmast norr om Vattenverksvägen är över de rekommenderade nivåerna. Malmö stads gräns för att hushåll ska kunna ansöka om bullerskyddsbidrag är decibelnivåer från 61 decibel. Bidragsgränsen utgår från bullerlagstiftningens riktvärden för fasadvärde som kan misstänkas ge en dålig inomhusnivå. Den senaste bullerkartläggningen visar på nivåer runt 62 decibel på denna plats. En sänkning av hastighetsgränsen på sträckan skulle bidra till en sänkning av bullernivåerna. Förvaltningen gör dock bedömningen att eftersom hastighetsefterlevnaden redan är låg på gatan kommer den sannolikt inte bli högre om skylten skulle flyttas längre österut på grund av att vägmiljön är så separerad från bebyggelse och andra trafikslag. Utformningen av Vattenverksvägen och omgivningen öster om Blåhakestigen anser förvaltningen inte heller är lämplig för 40 km/h.

Åtgärdsbehov

Mot bakgrund av det som nämnts ovan gällande hastighetssäkring av övergångsställen anser förvaltningen att det är motiverat att anlägga farthinder vid båda dessa övergångsställen. Förvaltningen föreslår att de hastighetssäkras med asfaltskuddar. Åtgärden bedöms inte påverka kollektivtrafiken. Därmed föreslår förvaltningen att malmöinitiativet som rör hastighetssäkring av övergångsställen bifalles.

Vidare bedömer förvaltningen att den befintliga placeringen av hastighetsskyltarna är lämpliga utifrån gatans utformning och förutsättningar. Av erfarenhet så gör förvaltningen bedömningen att en flytt av hastighetsskyltarna inte skulle bidra till en minskning av de personer som väljer att köra för fort på gatan på grund av gatans utformning. Om boende upplever bullerproblematik finns det bullerskyddsbidrag att söka. Förvaltningen föreslår därför att den delen av malmöinitiativet som rör flytt av 40 km/h-skylt avslås.



<i>Typ av farthinder</i>	<i>Förslagen åtgärd (JA/NEJ)</i>	<i>Motiv</i>
<i>Hastighetsdämpande kuddar (busskuddar)</i>	NEJ	Åtgärden fungerar väl för kollektivtrafiken. Syftet är att göra det möjligt för busstrafiken att passera farthindret med så liten påverkan på komforten för busschaufför och passagerare som möjligt och samtidigt öka tryggheten och säkerheten för korsande oskyddade trafikanter. Busskudden lämpar sig bäst på raka vägsträckor. På den aktuella sträckan går det ingen kollektivtrafik vilket inte motiverar denna åtgärd.
<i>Malmögupp</i>	NEJ	Malmögupp skapar likt H-gupp goda förutsättningar för kollektivtrafiken då det endast ger en liten påverkan på deras framkomlighet och komfort. Malmöguppet placeras med fördel på huvudgator med höga trafikflöden. Västra Skrävlingevägen bedöms inte ha tillräckligt höga trafikflöden för att en sådan åtgärd ska vara motiverad av ekonomiska skäl. Åtgärden är inte heller lämplig med hänsyn till platsens fysiska förutsättningar.
<i>H-gupp</i>	NEJ	H-gupp skapar bäst förutsättningar för kollektivtrafiken då det ger minst inverkan på dess framkomlighet och komfort. Gatan trafikeras inte av kollektivtrafik, vilket inte motiverar denna typ av åtgärd.
<i>Actibump</i>	NEJ	Denna typ av farthinder ska inte kombineras med ett övergångsställe på en gata som är skyltad till 40 km/h då den inte uppfyller kravet om att säkerställa hastigheten till 30 km/h. Farthindret kräver en lokal sänkning av hastigheten till 30 km/h. Åtgärden är inte lämplig vid platser där extra hög trafiksäkerhet krävs så som exempelvis vid platser där det rör sig många barn.



<i>Asfaltsgupp</i>	<i>JA</i>	En kostnadseffektiv åtgärd som är lämplig sett till platsens fysiska förutsättningar. Åtgärden sänker effektivt hastigheten i korsningspunkter och är lämplig på gatusträckningar som inte trafikeras av kollektivtrafik.
--------------------	-----------	---



Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör