



Tjänsteskrivelse

Datum

2025-02-20

Vår referens

Henrik Alven

Trafikplanerare

henrik.alven@malmo.se

Trafiksäkerhetsåtgärder 2025

TN-2025-335

Sammanfattning

Förvaltningen har på trafikutskottets uppdrag utrett två nya övergångsställen i syfte att förbättra för gående. Ett på Topplocksgatan och ett på Carl Gustafs väg, i bussfilen mot Rådmansgatan. Syftet var att åtgärdernas skulle göra situationen bättre för gående på båda platser. Fastighets- och gatukontoret har utrett platserna och anser att trafiksituationen på båda platser är fungerande redan idag och att inga övergångsställen bör anläggas.

På Topplocksgatan ligger en upphöjd yta där GC-stråk ansluter. På denna plats har motorfordon företräde. Inga olyckor har skett här och platsen är hastighetssäkrad.

På Carl Gustafs väg är situationen välfungerande idag. En ändring av platsen enligt nedanstående två alternativ skulle leda till försämringar i vissa aspekter.

Förvaltningen rekommenderar inte åtgärder på platserna.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna återrapporteringen

Beslutsunderlag

- G-Övergångsställe Topplocksgatan samt Carl Gustafs väg

Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2025-03-04



Ärendet

Förvaltningen har på trafikutskottets uppdrag utrett två nya övergångsställen i syfte att förbättra för gående. Platserna är Topplocksgatan samt Carl Gustafs väg/Rådmansgatan över busskörfältet. Platserna beskrivs under kommande rubriker enskilt där analyser och bedömningar presenteras som grund till förslag till beslut.

Plats 1. Topplocksgatan

Platsen är beskriven i bild 1. På Topplocksgatan som helhet har det inte skett några olyckor på kommunal mark mellan motorfordon och oskyddade trafikanter sedan STRADA började sammanställa olyckor och skador runt år 2000.

På Topplocksgatan är uppmätta hastigheter (85-percentil) högre än skyltad hastighet. Skyltad hastighet är 40 km/t och 85-percentilen visar 42-44 km/t. Uppskattat trafikflöde på denna sträcka är 2500-5000 fordon per dygn. Längs Topplocksgatan finns trottoarer med betongplattor på båda sidor, cirka 2 meter breda. I berörd punkt är ytan upphöjd för att förenkla passage för oskyddade trafikanter. Platsen ligger i en kurva vilket ytterligare sänker hastigheten på motorfordon. Med dagens utformning har motorfordon företräde före fotgängare och cyklister. På denna plats ansluter det GC-stråk som går längs med Toftanäsvägen för att sedan fortsätta österut tills den upphör vid Tullstorpsvägen.

Generellt sett är övergångsställe en framkomlighetsåtgärd för gående. Efter platsbesök bedöms det inte finnas framkomlighetsproblematik på platsen sett till att stora gångflöden hindras av fordonstrafiken. Platsen anses som en fullgod passagelösning.

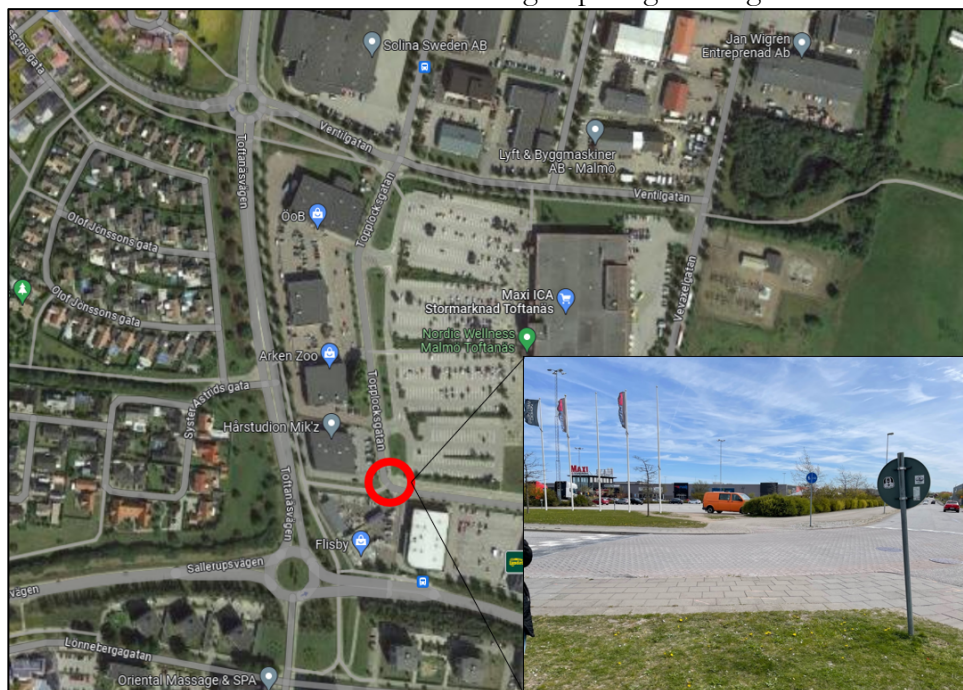


Bild 1. Översiktsbild över plats.



Bedömning av åtgärd

Platsen som detta ärende berör är idag upphöjd och därmed hastighetsäkrad. Platsen ligger dessutom i en kurva vilket ytterligare sänker fordonshastigheten. Idag har motorfordonen företräde mot korsande GC-trafik.

Platsen anses som en fullgod passagelösning idag och ingen åtgärd föreslås.

Alternativ lösning

Om ett övergångsställe skulle anläggas är det ej möjligt ur driftssynpunkt att måla på de plattor som idag finns i den upphöjda ytan. Målning på plattor håller inte en längre tid. För att anlägga ett övergångsställe på plats krävs att plattläggning tas bort och ytan/del av ytan asfalteras för att klara målning. Uppskattad kostnad för detta är 300 tkr.

Plats 2. Carl Gustafs väg/Rådmansgatan

Bakgrund och inledning

Tekniska nämnden beslutade 2009 att korsningen skulle byggas om till en trafiksignalreglerad korsning med fri högersväng för buss. Ombyggnad genomfördes år 2010. Några år senare kompletterades platsen med en fartdämpande ramp i smågatsten. Idag har busstrafiken prioritet genom en fri högersväng i korsningen Carl Gustafs väg och Rådmansgatan.

Nedan följer en beskrivning av trafiksituationen med nuvarande utformning utan övergångsställe i bussfilen – kallat nollalternativet. Därefter redovisas två alternativ till utformningar med övergångsställe. Det första genom att måla ett övergångsställe i bussfilen och bygga om den fartdämpande rampen. Det andra genom att integrera platsen i trafiksignalkorsningen.

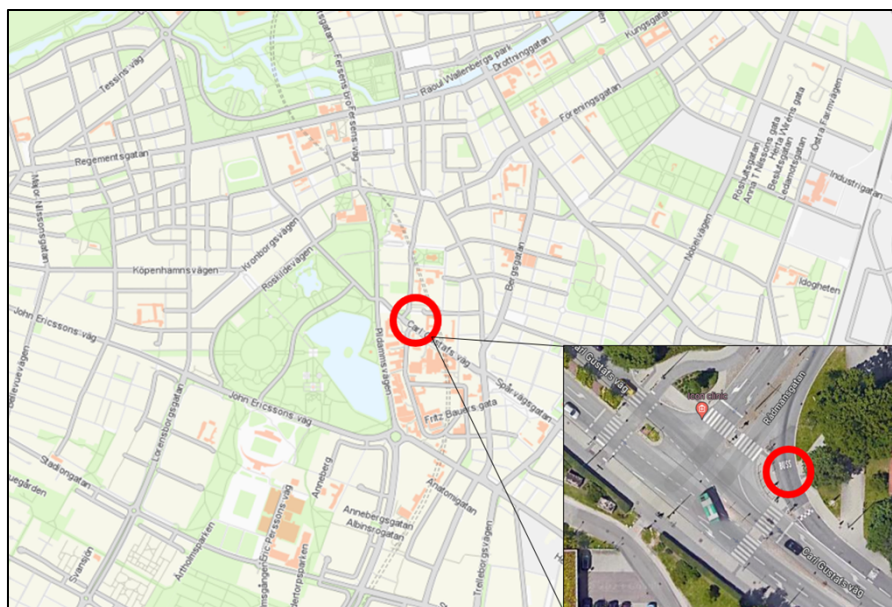


Bild 2. Översiktsskild över plats.



Nollalternativet - nuvarande utformning

Korsningen Carl Gustafs väg och Rådmansgatan är utformad som en trafiksignalkorsning. För bussar som kommer österifrån och ska svänga norrut finns en så kallad fri högersväng. Även taxi får köra i busskörfältet. I den fria högersvängen finns en friliggande passage för gående. Passagen är hastighetssäkrad med en fartdämpande ramp.

Eftersom passagen ligger i anslutning till trafiksignalkorsningen finns ett räcke som gör att gående inte leds direkt till passagen från det trafiksignalreglerade övergångsstället. Det är också målat "buss" i asfalten vid passagen för att uppmärksamma gående på att bussarna har företräde.

Det har inte inträffat några kollisionsolyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter i passagen sedan den byggdes. Bussarnas registrerade hastigheter vid passagen visar en 85-percentil på mellan 32 och 35 km/h. Framkomligheten för buss är god med dagens utformning då de har prioritet och inte behöver invänta grönt i signalen.

Stadsbusslinjerna 1, 2, 6, 7, 8, 35 och 84 trafikerar platsen. I snitt passerar en buss per minut men i maxtimmen kan de komma något oftare. Fotgängarflöden uppskattas till ca 140 passager/timme. Det innebär att det ofta finns långa luckor som gående kan passera utan att komma i konflikt med en buss. Platsen kan ändå upplevas som otydlig och otrygg, särskilt av barn, äldre och funktionshindrade som har sämre förutsättningar att passera utan hjälp av ett övergångsställe.



Bild 3. Trafiksignalkorsningen Carl Gustafs väg vid Rådmansgatan och den fria högersväng för buss.



Bild 4. Passagen över den fria högersvängen för buss. Räcke gör att trafikljusets övergångsställe och passagen ligger förskjutna i förhållande till varandra.

Slutsats nollalternativet

Nuvarande utformning fungerar tillfredställande för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik eftersom framkomligheten för båda trafikslag är god och trafiksäkerheten hög. En nackdel med dagens utformning är att den kan upplevas som otydlig och otrygg av framför allt av barn, äldre och funktionshindrade.

Framkomlighet buss	Framkomlighet gående	Trafiksäkerhet	Trafiktrygghet
✓	✓	✓	✗

Alternativ 1 – nytt övergångsställe och ombyggd ramp

I detta alternativ kompletteras passagen med ett övergångsställe. Eftersom bussarnas uppmätta hastigheter är höga (85-percentil på mellan 32 och 35 km/h) behöver rampen byggas om så att platsen blir tillräckligt hastighetssäkrad.

En positiv konsekvens av ett övergångsställe skulle bli att fler gående upplever ökad trafiktrygghet då en tydlighet skapas. En komplettering med övergångsställe skulle ge gående något bättre framkomlighet men endast i de trafiksituationer då fotgängarflöden och buss- eller taxiflöden sammanfaller, vilket sker i en minoritet av fallen. Vid dessa tillfällen försämras framkomligheten för buss eftersom de får väjningsplikt mot gående. En brantare ramp medför även en komfortförsämring för busschaufför och bussresenärer. Åtgärden skulle inte påverka kapaciteten för övriga trafikrörelser i korsningen.

Trafiksäkerheten bedöms försämrats i detta alternativ. Oavsett brantare ramp eller inte finns det risker med att anlägga ett övergångsställe så nära trafiksignalen eftersom det skulle kunna innebära att de gående tolkar det som att övergångsstället ingår i



signalregleringen. Detta eftersom de gående tydligt kan se de två signalreglerade övergångställenas trafikljus när de närmar sig passagen.

Sikten vid platsen är inte heller fullgod eftersom passagen ligger i en kurva. Det gör att det blir svårare för busschaufförerna att uppfatta övergångsstället. Ett övergångsställe skulle därför invagga gående i en falsk trygghet.

Kostnaden för att bygga om rampen uppskattas till ca 500 tkr.

Slutsats alternativ 1

Alternativet med ett övergångsställe bör inte genomföras annat än om den fartdämpande rampen byggs om så att bussarnas hastigheter sänks. Denna utformning skulle ge sämre framkomlighet och komfort för buss. Eftersom framkomligheten är god för gående redan idag skulle framkomligheten endast förbättras i liten utsträckning.

Trafiksäkerheten bedöms försämrats pga faktorer som närhet till signalkorsningen och siktförhållanden. Trafiktryggheten kan komma att öka då platsen får en tydligare utformning för gående.

Framkomlighet och komfort buss	Framkomlighet gående	Trafiksäkerhet	Trafiktrygghet
✗	✓	✗	✓

Alternativ 2 – passagen integreras i trafiksignalkorsningen

I det här alternativet integreras passagen i trafiksignalkorsningen, vilket innebär att den kompletteras med en signalstolpe och ett målat övergångsställe. Det är en utformning som kan ge positiva effekter för trafiktryggheten eftersom en trafiksignalljus vid övergångsställen skapar en tydlighet. Särskilt barn, äldre och funktionshindrade gynnas av en sådan lösning.

Framkomligheten för buss blir sämre än i de andra alternativen eftersom bussen inte längre har prioritet utan måste stanna när det är rött ljus i korsningen. Då det tillkommande övergångsstället antas ha grönt samtidigt som befintligt övergångsställe över Rådmansgatan blir väntetiden för buss i signalens högersväng överslagsvis cirka 35 sekunder. Kapacitetsmässigt skulle det dock fungera då risken för bakåtblokering i busskörfältet anses vara låg vid studerat antal bussar per minut under maxtimman. Framkomligheten för gående blir också sämre än i de andra alternativen då rörelsen tvärs Carl Gustafs väg delas i två och då risken ökar att fotgängare behöver vänta vid såväl Rådmansgatan som vid bussens högersväng om de påbörjar övergång när det redan är grönt i signalen.

Med tanke på att det ofta finns tidsluckor med möjlighet för gående att passera finns det risk att gående går mot rött, vilket skulle innebära att trafiksignalens budskap urvattnas och att signalen inte får önskad effekt. Detta innebär dessutom trafiksäkerhetsrisker då bussförare kommer tolka grönt ljus som att det är fritt. Därför rekommenderas inte att passagen förses med ett övergångsställe och integreras i trafiksignalkorsningen.

Kostnader för detta alternativ uppskattas till ca 400 tkr.

**Slutsats alternativ 2**

Alternativ 2 där passagen integreras i trafiksignalen innebär sämre framkomlighet för både buss och gående. Trafiksäkerheten riskerar också att försämras men trafiktryggheten förväntas att öka.

Framkomlighet buss	Framkomlighet gående	Trafiksäkerhet	Trafiktrygghet
✗	✗	✗	✓

Samlad bedömning av de tre alternativen

På denna plats föreslår förvaltningen att inte genomföra ytterligare åtgärder. Platsen fungerar för samtliga trafikantgrupper idag och efter att ha analyserat åtgärderna på liknande grunder anses nollalternativet bäst uppfylla det behov som finns.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör