



Tjänsteskrivelse

Datum

2025-10-29

Vår referens

Lisa Stolt

Trafikplanerare

lisa.stolt@malmo.se

Malmöinitiativ - Övergångsställe till busshållsplats Sibbarpsvägen, EF20250195

TN-2025-1440

Sammanfattning

Ett Malmöinitiativ har inkommit med önskemål om övergångsställe över Kalkbrottsgatan. Initiativtagaren skriver att det saknas ett övergångsställe vid hållplats Malmö Sibbarpsvägen. Initiativtagaren skriver att det är långt mellan befintliga övergångsställen vilket leder till att många går över vägen på ett osäkert och otryggt sätt.

På grund av det långa avståndet mellan befintliga övergångsställen, mängden fordon, relativt höga hastigheter och att det finns ett behov av korsande rörelser över Kalkbrottsgatan föreslår förvaltningen att det anläggs ett hastighetssäkrat övergångsställe.

Förvaltningen föreslår därför att Malmöinitiativet bifalles.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag till yttrande, samt

att bifalla malmöinitiativet, samt

att bifalla förvaltningens förslag om hastighetsdämpande åtgärder på Kalkbrottsgatan.

Beslutsunderlag

- Malmöinitiativ - Övergångsställe till busshållsplats Sibbarpsvägen, EF20250195
- Förslag till yttrande TRU 251111 Malmöinitiativet - Övergångsställe till busshållplats Sibbarpsvägen
- G-Tjänsteskrivelse TRU 251111 Malmöinitiativet - Övergångsställe till busshållplats Sibbarpsvägen



Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2025-11-11

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 övergångsställe över Kalkbrottsgatan vid busshållplats Sibbarpsvägen. Initiativtagaren skriver att det är långt mellan övergångsställena vilket leder till att många går över gatan på ett osäkert och otryggt sätt.

Förutsättningar

Kalkbrottsgatan sträcker sig mellan Limhamnsvägen i norr och Klagshamnsvägen i söder. På den västra sidan av Kalkbrottsgatan finns en fyra meter bred separerad gång- och cykelbana där cyklister och fotgängare har två meter vardera, körbanan är cirka sju meter bred och den kombinerade gång- och cykelbana på den östra sidan av vägen är två meter bred.

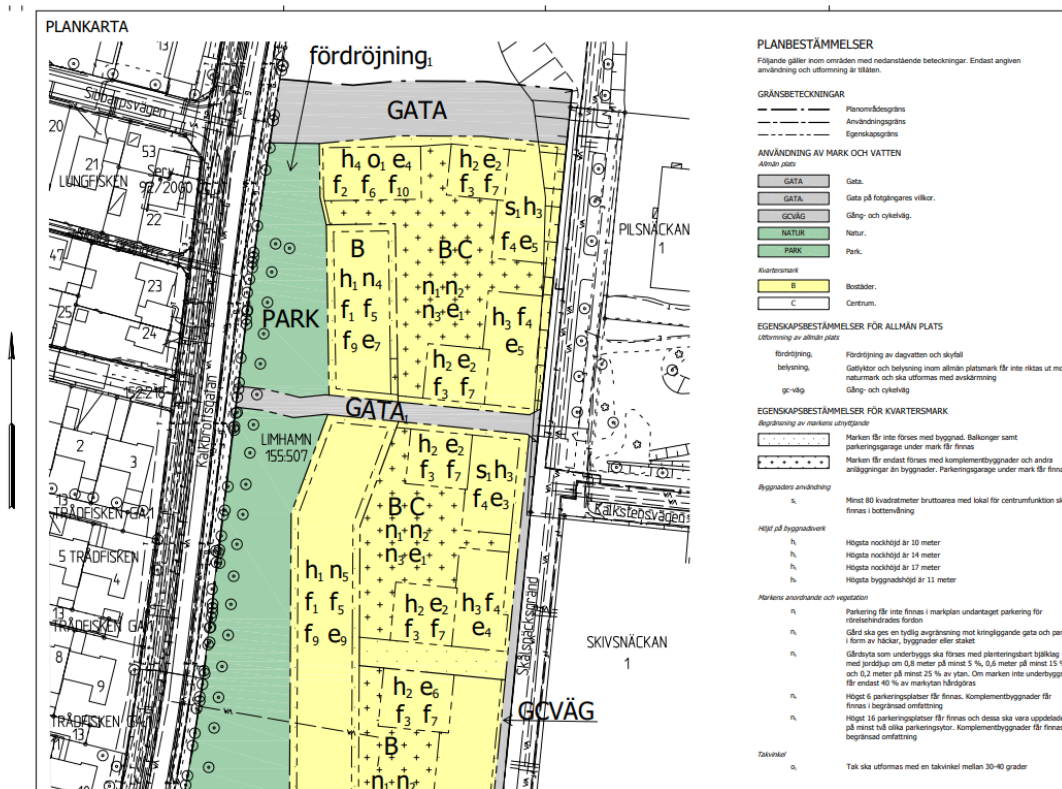


Figur 1. Bild över Kalkbrottsgatans utformning i södergående riktning.

Mellan Annetorpsvägen och Yttre Ringvägen finns det idag två övergångsställen på Kalkbrottsgatan. Avståndet mellan övergångsställena är 720 meter. Busshållplatsen Malmö Sibbarpsvägen ligger 175 meter från det norra övergångsstället och 540 m från det södra. Förvaltningens bedömning är att det är för långt avstånd mellan övergångsställena och busshållplatsen. Risken som finns när det är långa avstånd mellan ordnade passager är att människor väljer att ta sig över vägen på platser där bilister inte förväntar sig att fotgängare ska korsa gatan. Detta kan innebära en trafiksäkerhetsrisk, men även en tillgänglighetsbrist för fotgängare.



På den västra sidan av Kalkbrottsgatan ligger Sibbarp som består av till största del av villabebyggelse samt flerbostadsbebyggelse i Hammars Park. Öster om Kalkbrottsgatan växer bostadsområdet Kalkbrottet fram, vilket bidrar till fler målpunkter och således fler som har en anledning att korsa vägen. Kalkstensvägen i Kalkbrottet är planerad att förlängas och ansluta till korsningen Sibbarpsvägen/Kalkbrottsgatan i framtiden i samband med detaljplan 5726 (figur 3). Detaljplanen har pausats efter samrådsskedet för ytterligare utredning kring detaljplanens påverkan på Natura 2000-området. Uppskattningen är att detaljplanen kan bli antagen 2027 och därefter dröjer genomförandet av planen ytterligare år. Idag finns redan målpunkter i form av förskolor, grundskolor och naturområdet kring Kalkbrottet. Förvaltningen anser att det redan idag finns ett behov av ett hastighetssäkrat övergångsställe över Kalkbrottsgatan.



Figur 3. Utdrag ur plankarta i samrådsskede för planuppdrag 5726. Här syns den nya gatan som ansluter korsningen Sibbarpsvägen/ Kalkbrottsgatan.

Hastigheter och trafikflöden har mätts på Kalkbrottsgatan, och den mät punkt som ligger närmast hållplats Malmö Sibbarpsvägen är söder om Notariegatan i norra delen av Kalkbrottsgatan. Den senaste trafikmätningen från denna punkt är från 2018 och uppmätte 9200 MVD. Hastighetsdata från samma mät punkt och år redogör för en medelhastighet på 46 km/h samt 85:e-percentil på 53 km/h. Då den skyltade hastigheten är 40 km/h tyder detta på för höga hastigheter.

Gatan trafikeras av stadsbusslinje 12. Ingen Malmöexpress trafikerar eller planeras att trafikera sträckan.

Enligt STRADA är det ingen olycksdrabbad gata vad gäller oskyddade trafikanter som korsar Kalkbrottsgatan.

Åtgärdsbehov

På grund av det långa avståndet mellan befintliga övergångsställen, mängden fordon, relativt höga hastigheter och att det finns ett behov av korsande rörelser över Kalkbrottsgatan föreslår förvaltningen att det anläggs ett hastighetssäkrat övergångsställe. Åtgärden bidrar till att fotgängare kan korsa Kalkbrottsgatan på ett tryggare och säkrare sätt när de ska nå busshållplatsen och övriga målpunkter på båda sidor om Kalkbrottsgatan.



Förvaltningen föreslår att det anläggs busskuddar eftersom gatan trafikeras av kollektivtrafik. I tabellen nedan motiveras varför just den specifika åtgärden väljs.

<i>Typ av farthinder</i>	<i>Förslagen åtgärd (JA/NEJ)</i>	<i>Motiv</i>
<i>Hastighetsdämpande kuddar (busskuddar)</i>	JA	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 kollektivtrafik vilket 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. Kalkbrottsgatan bedöms inte ha tillräckligt höga trafikflöden för att en sådan åtgärd ska vara motiverad. 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 förvisso av kollektivtrafik men är inte lämplig med hänsyn till platsens fysiska förutsättningar.
<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>NEJ</i>	Åtgärden sänker effektivt hastigheten i korsningspunkter och är lämplig på gatusträckningar som inte trafikeras av kollektivtrafik. Denna typ av hastighetsdämpande åtgärd påverkar komforten och framkomligheten negativt för kollektivtrafiken.

Förvaltningen föreslår att Malmöinitiativet om övergångsställe på Kalkbrottsgatan bifalles.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör