



Tjänsteskrivelse

Datum

2026-03-26

Vår referens

Frida Odbacke

Trafikplanerare

frida.odbacke@malmo.se

Farthinder på Limhamnsvägen vid hållplats Hylliekroken

TN-2026-326

Sammanfattning

Ärendet gäller anläggande av hastighetsdämpande åtgärder på Limhamnsvägen vid hållplats Hylliekroken. Åtgärderna avser utföras i samband med upprustning av hållplatsen och syftet är att dämpa hastigheten vid det övergångsställe som ligger i anslutning till hållplats. Åtgärderna ryms inom ramen för redan beslutad budget för hållplatsombyggnader.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag till anläggande av föreslagna hastighetsdämpande åtgärder på Limhamnsvägen, samt

att överlämna ärendet till fastighets- och gatukontoret för erforderliga beslut om lokala trafikföreskrifter.

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse TN-2026-326 - Farthinder på Limhamnsvägen vid hållplats Hylliekroken

Beslutsplanering

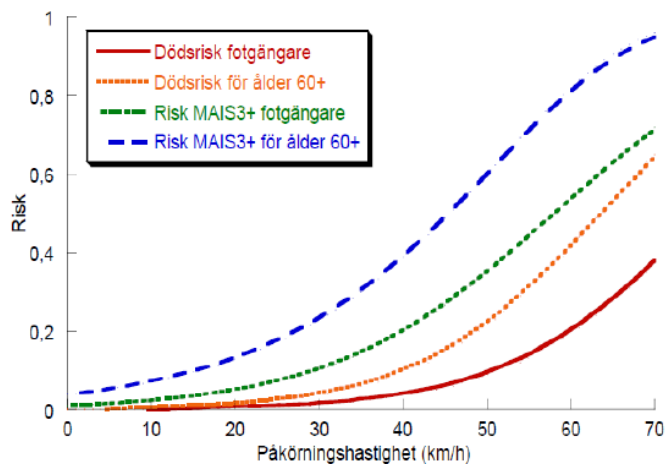
Tekniska nämndens trafikutskott 2026-04-07

Ärendet

Nollvisionen beslutades i riksdagen 1997 och innebär att ingen i Sverige ska dödas eller skadas svårt i trafiken. Nollvisionen är ett etiskt ställningstagande och utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras, eftersom människor ibland gör misstag. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador.



Olika trafikanter har olika förmåga att tåla det fysiska våld som uppstår vid en kollision. De flesta gående eller cyklande kan tåla att bli påkörda av ett annat fordon i omkring 30 km/h utan att riskera att omkomma.



Figur 1: Krockvårdskurvan

Nollvisionen har gjort att stor fokus lagts på att se till att hastigheten inte överstiger det varje enskild trafikant tål vid en eventuell kollision. I stadstrafik har det framförallt inriktats på att säkra hastigheten till 30 km/h i korsningspunkter mellan bilister och oskyddade trafikanter. Under senare år har många övergångsställen hastighetssäkrats med olika typer av hastighetsdämpande åtgärder. Det finns fortfarande många övergångsställen och cykelpassager som är i behov av åtgärd för att göra platsen säkrare för oskyddade trafikanter.

Effekt av en ombyggnad

Vid tidigare genomförda trafiksäkerhetsåtgärder har det ofta gjorts utvärderingar av åtgärdens effekt. Normalt görs detta genom att mäta bilisternas hastighet och genom studier av väjningsbeteendet mellan gående, cyklister och bilister. Ofta minskar bilisternas verkliga hastighet till omkring 25-30 km/h vid passagen vilket i sin tur har effekt inte bara på antalet olyckor på platsen utan också på konsekvenserna om en olycka ändå inträffar. Väjningsbeteendet påverkas också i hög grad vid sänkta hastigheter. En positiv bieffekt av att ha denna spridning av tvingande hastighetsdämpning är att antalet sträckor i Malmö där man kan accelerera till över 100 km/h blir allt färre.

Föreslagen åtgärd

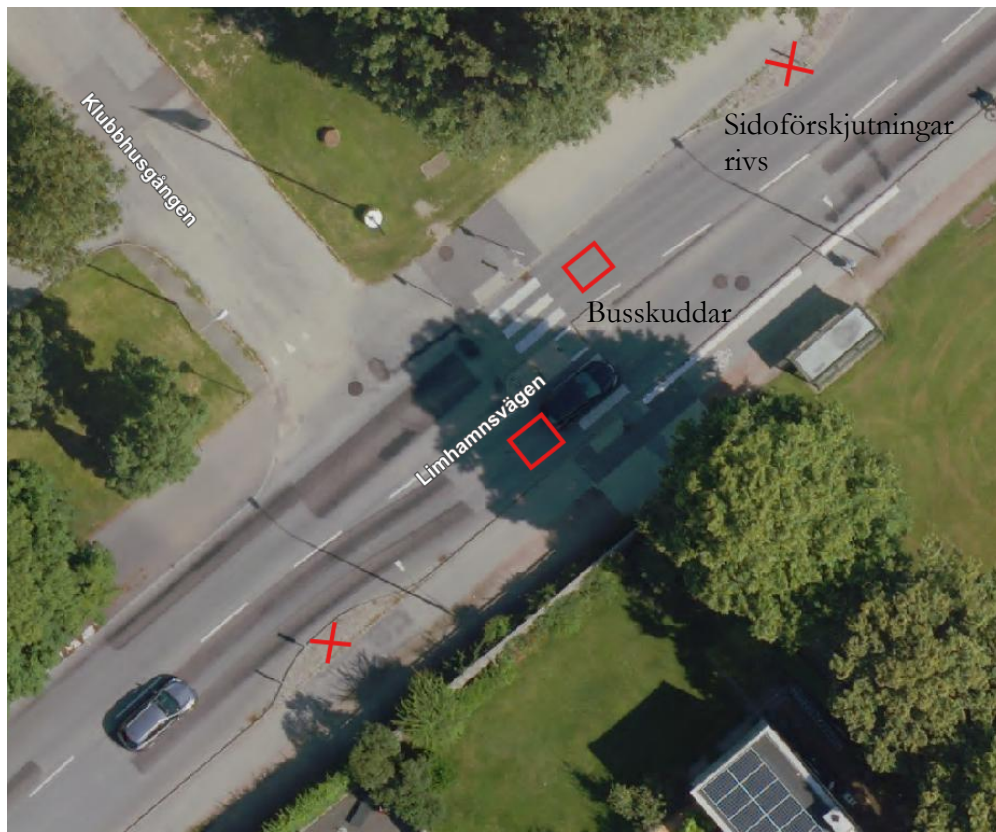
Åtgärden går ut på att i samband med upprustning/ombyggnad av hållplatslägena vid Hylliekroken riva de befintliga sidoförskjutningar som finns på platsen idag och istället anlägga busskuddar som en kollektivtrafikkvänlig hastighetsdämpande åtgärd. Syftet med detta är att öka komforten för kollektivtrafiken då denna typ av sidosvängar påverkar fordonet i ganska stor utsträckning. Rivning av sidoförskjutningarna underlättar dessutom inkörning till hållplats. Åtgärden säkerställer låg hastighet vid övergångsstället. Det kan vara nödvändigt att flytta övergångsstället något för att få plats med farthinder utan att allt för mycket påverka vänstersvängande fordon från Klubbhusgången.



Figur 2: Översiktskarta för föreslagen åtgärd. Röd markering visar bålplats Hylliekrokens placering.



Figur 3: Nuvarande utformning på platsen



Figur 4: Enkel princip för föreslagen åtgärd

I samband med ombyggnad kommer även tillgänglighetsanpassningen av övergångsstället samt behovet av förstärkningsbelysning att ses över.

Åtgärderna kommer hanteras inom ramen för redan beslutad budget för hållplatsombyggnader och kostnaden bedöms uppgå till omkring 400 000 kr och beräknas få en driftskonsekvens på cirka 10 000 kr årligen.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef
Martin Lundin Avdelningschef
Tobias Nilsson Direktör