



Datum
2020-02-10
Vår referens
Marinko Radic
Trafikplanerare
Marinko.Radic@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Objektsgodkännande för projekt nr 6520 Provisoriska åtgärder på Eriksfältsgatan och Lindängsvägen MalmöExpressen-linje 8 TN-2019-2757

Sammanfattning

Tekniska nämnden beslutade den 27 augusti 2019, § 216, att godkänna objekt för projekt 6520, då dock med vissa förbehåll relaterade till Region Skånes åtaganden visavi det övergripande genomförandeavtalet för kollektivtrafikobjekt inom Malmö inom ramavtal 8. Utöver detta beslutade nämnden att uppdra åt förvaltningen att utreda möjligheten till övergångsställe med ljusreglering istället för obebakt övergångsställe med farthinder, detta på Eriksfältsgatan vid Nydalatorget, och till nämnden återkomma med förslag till beslut i frågan.

Nämnda uppdrag förnyades sedermera vid det tillfälle tekniska nämnden slutligen beslutade att godkänna objekt för åtgärder inom projektet, detta vid sammanträde den 23 oktober 2019, § 255.

Föreliggande ärende avser således ett fullföljande av kvarvarande utredningsuppdrag.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att godkänna ett obebakt övergångsställe med avsmalningar genom breddad trottoar och mittrefug på Eriksfältsgatan vid Nydalatorget, samt

att uppdra åt förvaltningen att i övrigt genomföra projektet enligt tekniska nämndens beslut § 255, 2019-10-23 respektive.

Beslutsunderlag

- §255 TN 191023 Objektsgodkännande för projekt 6520 Provisoriska åtgärder på Eriksfältsgatan och Lindängsvägen MalmöExpressen-linje 8
- G-Tjänsteskrivelse TN 200226 Objektsgodkännande för projekt nr 6520 Provisoriska åtgärder på Eriksfältsgatan och Lindängsvägen MalmöExpressen-linje 8

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2019-08-27
Tekniska nämnden 2019-09-25
Tekniska nämnden 2019-10-23
Tekniska nämnden 2020-02-26

Ärendet

Tekniska nämnden beslutade den 27 augusti 2019, § 216, att godkänna objekt för projekt 6520, då dock med vissa förbehåll relaterade till Region Skånes åtaganden visavi det övergripande genomförandeavtalet för kollektivtrafikobjekt inom Malmö inom ramavtal 8. Utöver detta beslutade nämnden att uppdra åt förvaltningen att utreda möjligheten till övergångsställe med ljusreglering istället för obevakat övergångsställe med farthinder, detta på Eriksfältsgatan vid Nydalatorget, och till nämnden återkomma med förslag till beslut i frågan.

Nämnda uppdrag förnyades sedermera vid det tillfälle tekniska nämnden slutligen beslutade att godkänna objekt för åtgärder inom projektet, detta vid sammanträde den 23 oktober 2019, § 255. Föreliggande ärende avser således ett fullföljande av kvarvarande utredningsuppdrag.

Det ursprungliga förslaget som var uppe för beslut i augusti 2019 var inte ett obevakat övergångsställe med farthinder utan ett obevakat övergångsställe med avsmalningar genom breddad trottoar och där de båda körriktningarna delades upp med en mittrefug. Inget gupp eller upphöjning föreslogs vid övergångsstället.

Signalreglering av friliggande övergångsställe används för att underlätta för gående att korsa en väg och ofta anges även trafiksäkerheten som ett motiv. De positiva effekterna på trafiksäkerheten är mycket beroende på hur stor respekten för det rödljuset är. Är denna respekt välutbredd innebär signalreglering en trafiksäkerhetshöjning, men om det inte är så är det svårt att säga om den har någon egentlig säkerhetseffekt.

En signalanläggning innebär ofta att gående känner sig tryggare, framförallt barn och äldre. Detta är i många fall en falsk trygghet eftersom trygghetskänslan kan innebära att gåendes uppmärksamhet på annan trafik minskar. När uppmärksamheten minskar ökar risken för misstag påtagligt, vilket i sin tur innebär ökad olycksrisk. Vid lågtrafik är det vanligt att fotgängare trycker på knappen när trafiksignalen nås, men eftersom det då är få bilar som passerar korsar därför fotgängaren vägen så fort en lucka i trafiken uppstår. När signalen sedan slår om till rött kommer bilar tvingas vänta trots att fotgängaren sedan länge passerat. Detta riskerar att leda till att bilförare likväl väljer att köra mot rött.

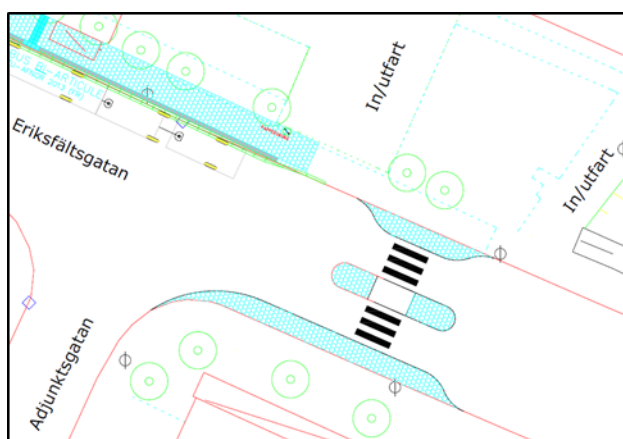
Förutom risken med att respekten för rödljus minskar kan en friliggande trafiksignal också leda till negativa effekter i form av att trafiken stannas upp i onödan med längre restider som följd. Jämförelser i framkomlighet har genomförts mellan signalreglerade och obevakade övergångsställen. Dessa visar att fotgängarna generellt sett får bättre framkomlighet vid obevakade övergångsställen medan fordonen erhåller bästa framkomlighet vid signalreglerade övergångsställen.

Det ursprungliga förslaget vid Nydalatorgets hållplats med breddad trottoar och mittrefug höjer uppmärksamheten hos bilister samtidigt som det underlättar för de oskyddade trafikanterna att överblicka trafiksituationen. Avsmalningen bidrar också till att minska gatans barriäreffekt och det blir lättare för gångtrafikanter att korsa gatan. Mittrefugen ger en ökad trygghet då gatan kan korsas i två steg.

Denna utformning bedöms vara den bästa för den aktuella platsen då den möjliggör en trygg

passage samtidigt som negativa effekter i form av minskad respekt för rödlys, och onödig fördröjning av passerande biltrafik som stannar för rött utan att någon gående korsar gatan undviks. En merkostnad för de provisoriska åtgärderna på omkring en miljon kronor, som en signal bedöms kosta, undviks också.

Inför den permanenta ombyggnaden av Eriksfältsgatan som planeras ske omkring 2024–2025 kommer sträckan att analyseras djupare, bland annat med hänsyn till framtida förtätning med ökad befolkning i området. Det kommer då att utredas om ett signalreglerat övergångsställe kommer att bli nödvändigt framöver med hänsyn till buss- och biltrafikens framkomlighet.



Förslag till utformning av övergångsställen vid Nydalatorget

Ansvariga

Anna Bertilson Direktör

Håkan Thulin Avdelningschef