



Datum

2022-10-24

Vår referens

Lisa Stolt

Trafikplanerare

lisa.stolt@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Tillfälliga farthinder på Oxievångsvägen TN-2022-2195

Sammanfattning

Inom ramen för fastighets- och gatukontorets arbete med trafiksäkra och trafiktrygga skolvägar föreslås att korsningen Oxievångsvägen – Oshögastigen i Oxie hastighetssäkras. I korsningen finns ett befintligt övergångsställe som därför föreslås tillfälligt hastighetssäkras med gummi-busskuddar vid cykelpassagen.

Den reglerade hastigheten på den aktuella sträckan är 30 km/h, hastighetsdata visar på att trafiken enligt 85:e percentilen överstiger hastighetsgränsen. Den föreslagna åtgärden med gummibusskuddar är anpassad för att busstrafiken ska kunna passera farthindret med så liten påverkan på komforten för busschaufför och passagerare som möjligt samt att åtgärden skapar en trafiktrygg och trafiksäker passagemöjlighet för oskyddade trafikanter.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna genomförandet av tillfälliga fartdämpande åtgärder i korsningen Oxievångsvägen – Oshögastigen, samt

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

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse TRU 221108 Tillfälliga farthinder på Oxievångsvägen

Beslutsplanering

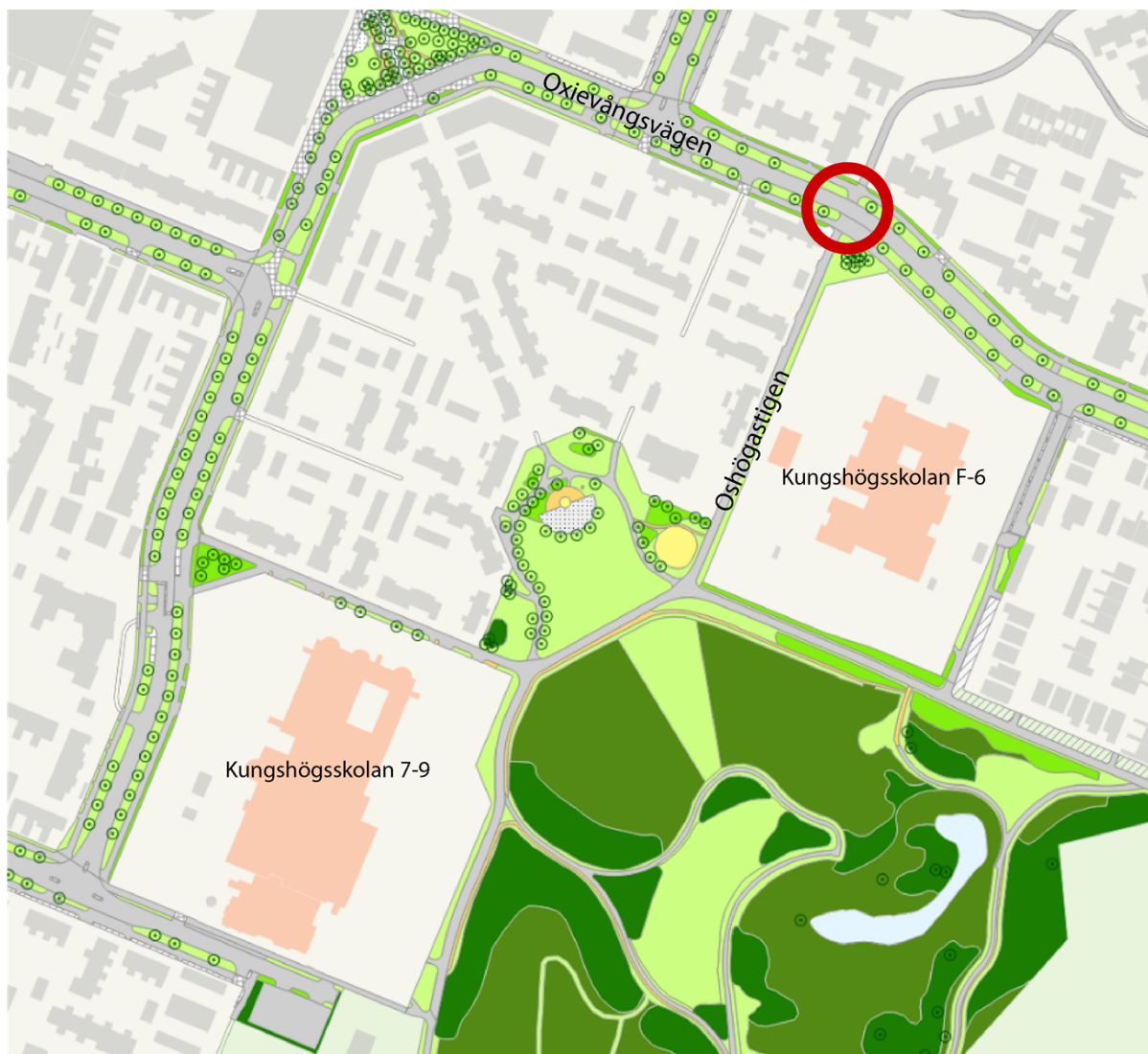
Tekniska nämndens trafikutskott 2022-11-08

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

I dialog med representanter från grundskoleförvaltningen har elevernas skolvägar till Oxievångsskolan lyfts och studerats vid platsbesök. Vid platsbesöken noterades att det var många oskyddade trafikanter som använde den markerade passagen som skolväg. Platsen i förslaget är inte olycksdrabbad utan motiveras av att passagerna används av många barn som skolväg.



Figur 1. Översikt Oxie och aktuell korsning.

Oxievångsvägen är i direkt anslutning till skolan och har en reglerad hastighet på 30 km/h. Det finns en hastighetsmätning från 2010 strax öster om åtgårdspunkten som visar en 50-percentil på 36 km/h och 85-percentil på 46 km/h. För att en punkt ska anses vara hastighetssäkrad behöver 85-percentilen vara 30 km/h. Hastighetsmätningen visar därmed att det finns ett behov av en hastighetssäkrad passagemöjlighet. Det finns också en mätning gällande antal fordon från samma år som visar på ett MVD på 700 fordon. Förvaltningen gör bedömningen att antal fordon idag är på ungefär samma nivåer som 2010. När hastighetsdata jämförs med nya data från Tomtom så visar även den att hastigheten på gatan är relativt hög för att vara en 30-sträcka.

Korsningen ingår i det befintliga övriga huvudcykelnätet. Vid platsbesöket noterades det att den

aktuella passagen var den som flest cyklister och fotgängare använde för att ta sig över Oxievångsvägen på vägen till och från skolan.

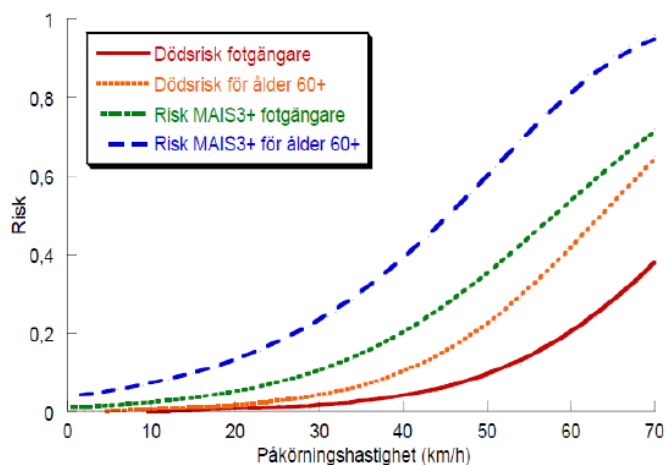
I korsningen finns det ett körfält i vardera körriktningen och ett befintligt övergångsställe. Korsningen trafikeras av stadsbusslinje 1. I linjenätsutredningen för 2025 så planeras linje 1 få en ny sträckning. Den nya sträckningen innebär att linje 1 inte kommer passera den aktuella platsen. Sträckan omfattas inte av åtgärder kopplat till Storstadspaketet. Åtgärden är avstämd med Skånetrafiken.

För att skolvägen ska anses vara trafiktrygg och trafiksäker finns det ett behov av att hastighetssäkra korsningen. Befintligt övergångsställe föreslås hastighetssäkras med gummibusskuddar på grund av de kommande förändringarna i linjenätet. Busskuddarna föreslås placeras vid cykelpassagen för bästa effekt. Åtgärden kommer utvärderas innan permanent åtgärd bestäms. Förvaltningen ser det dock som viktigt att tillfälligt hastighetssäkra passagen med föreslagna åtgärder för att ge barn en bättre möjlighet att korsa Oxievångsvägen både till fots och på cykel då fordons hastigheter kommer att dämpas.

Fastighets- och gatukontorets trafiksäkerhetsarbete

Fastighets- och gatukontoret arbetar efter nollvisionen som beslutades i riksdagen 1997. Nollvisionen 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 trafikantgrupper har olika förmåga att tåla det fysiska våld som uppstår vid en kollision. Risken att som fotgängare eller cyklist få allvarliga skador eller omkomma sjunker kraftigt om olyckan sker i 30 km/h.



Figur 2. Viktad risk att dödas och skadas allvarligt vid olika påkörningshastigheter för alla fotgängare och för fotgängare äldre än 60 år. "MAIS3+" motsvaras av omkomna och svårt skadade.

Nollvisionen har gjort att stort fokus lagts på att se till att hastigheten inte överstiger det varje enskild trafikant tål vid en eventuell kollision. I stadstrafik har det fram för allt inriktats på att säkra hastigheten till 30 km/h i korsningspunkter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Under senare år har många av stadens övergångsställen hastighetssäkrats med olika typer av

hastighetsdämpande åtgärder. Det finns fortfarande många övergångsställen som är i behov av åtgärd för att göra platsen säkrare för främst oskyddade trafikanter men också för bilister då trafiktempot sänks och risken för upphinnandeolyckor minskar.

Val av farthinder

Huvudsyftet med ett farthinder är att i en specifik punkt sänka hastigheten för motorfordonstrafik och därmed öka trafiksäkerheten för alla trafikanter. Närliggande farthinder kan även ha en samverkande effekt och bidra till en generell hastighetsdämpande effekt samt jämnare hastighet på en längre sträcka.

Det finns flera olika typer av farthinder och valet av farthinder beror på flera olika parametrar. Identifierad trafiksäkerhetsproblematik, målpunkter i närområdet, trafikslag som berörs, teknisk utformning i punkt och på sträcka, skyltad hastighet, reglering, gatutyp samt drift och underhåll m.m. Utifrån dessa parametrar görs en samlad bedömning och förslag till farthinder görs.

Nedan sammanfattas bedömningen av respektive åtgärd.

<i>Typ av farthinder</i>	<i>Förslagen åtgärd (JA/NEJ)</i>	<i>Motiv</i>
<i>Tillfälliga hastighetsdämpande kuddar (gummibusskuddar)</i>	<i>JA</i>	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 skapa en trafiktrygg och trafiksäker passage för korsande oskyddade trafikanter. Åtgärden är anpassad efter platsens trafikflöden och förutsättningar. Kostnadseffektiv åtgärd på vald plats.
<i>Malmögupp</i>	<i>NEJ</i>	Malmögupp skapar likt H-gupp goda förutsättningar för kollektivtrafiken då det endast ger en liten påverkan på deras framkomlighet och komfort. Inte lämpligt som en tillfällig åtgärd.
<i>H-gupp</i>	<i>NEJ</i>	H-gupp skapar bäst förutsättningar för kollektivtrafiken då det ger minst inverkan på dess framkomlighet och komfort. Dock bedöms inte flödena av kollektivtrafik vara tillräckligt höga för att motivera en sådan åtgärd av ekonomiska skäl. Inte lämpligt som tillfällig åtgärd.
<i>Actibump</i>	<i>Nej</i>	Åtgärden är inte lämplig vid platser

		där extra hög trafiksäkerhet krävs så som exempelvis vid viktiga skolstråk. Inte lämpligt som en tillfällig åtgärd.
<i>Asfaltsgrupp</i>	<i>NEJ</i>	Detta farthinder är olämpligt att placera i gator som trafikeras av kollektivtrafik då åtgärden har betydande påverkan på komforten för busschaufförer och passagerare. Inte lämpligt som en tillfällig åtgärd.

Ansvariga

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör