



Datum

2023-04-28

Vår referens

Marie Lindeberg

Trafikplanerare

marie.lindeberg@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Hastighetsdämpande åtgärd på Bomhögsgatan TN-2023-404

Sammanfattning

Inom ramen för fastighets- och gatukontorets arbete med trafiktrygga och trafiksäkra skolvägar föreslås hastighetsdämpande åtgärd på Bomhögsgatan i höjd med Skogsmätarestigen.

På platsen korsar idag en cykelbana som är ett starkt stråk för barn till skolområdet nordväst om platsen. Befintlig passage har i nuläget varken hastighetsdämpande eller riskreducerande åtgärd, och hastigheten på platsen är reglerad till 40 km/h.

Den föreslagna åtgärden är ett hastighetssäkrat övergångsställe samt cykelöverfart, för att skapa en trafiktrygg och trafiksäker passagemöjlighet för oskyddade trafikanter.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna genomförandet av föreslagna åtgärd på Bomhögsgatan - Skogsmätarestigen, samt att överlämna ärendet till fastighets- och gatudirektören för nödvändiga beslut om lokala trafikföreskrifter

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse TRU 230411 - Hastighetsdämpande åtgärd på Bomhögsgatan

Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2023-05-09

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.

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 framför allt 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 övergångsställen och cykelpassager i Malmö som är i behov av åtgärd för att göra passagen säkrare för oskyddade trafikanter.

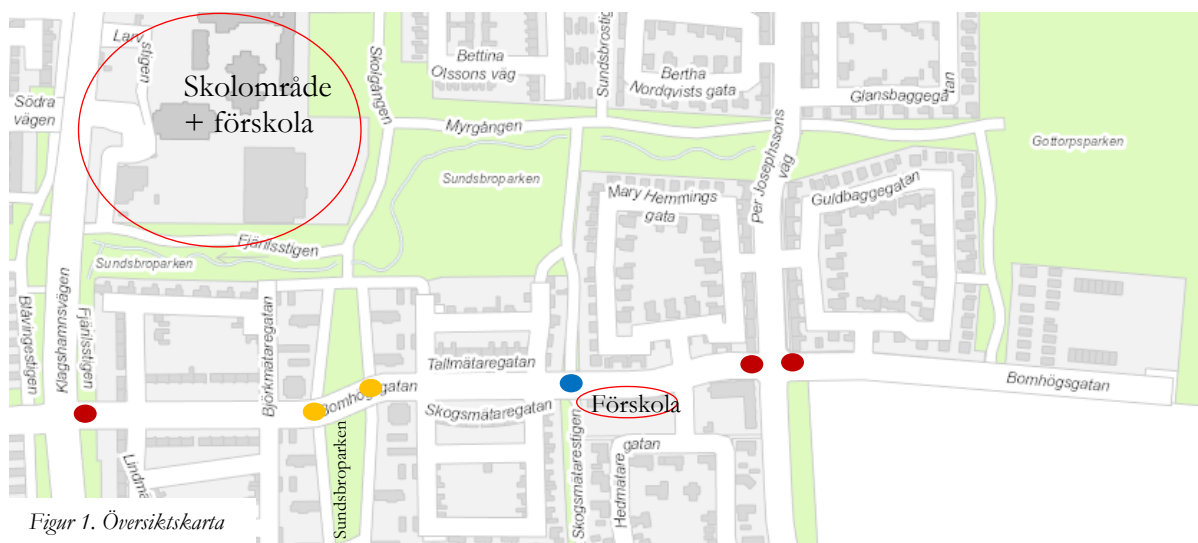
Olika trafikanter har olika förmåga att tåla det fysiska våld som uppstår vid en kollision. De flesta gående eller cyklande kan tåla att bli påkörda av ett annat fordon i omkring 30 km/h utan att riskera att omkomma, men barn och äldre är extra utsatta. Säkra övergångsställen är därför viktiga för att barn ska kunna ta sig tryggt och säkert till skolan.

Bomhögsgatan

I december 2022 besvarades ett Malmöinitiativ gällande önskemål om övergångsställe vid cykelbanan öster om Tallmätaregatan - Skogsmätaregatan, samma passage som detta ärende berör. Malmöinitiativet besvarades med att planer på att bygga övergångsställe samt cykelöverfart fanns, samt att genomförande var planerat inom närmsta åren. Detta beslutsunderlag gäller samma plats och förslag på åtgärd.

Bomhögsgatan är ungefär 1 kilometer lång och sträcker sig mellan Klagshamnsvägen i väst och en bit förbi Per Josephssons väg i öst. Gatan är reglerad till 40 km/h och är till stora delar 6,5 meter bred och lokalt cirka 8,5 meter bred vid Sundsbroparken. Längs med gatan löper en gång- och cykelbana på norra sidan, samt en gångbana på södra sidan. Det finns tre större korsande stråk, två gångbanor i höjd med Sundsbroparken (där farthinder finns, se gul punkt figur 1) samt gång- och cykelbanan i höjd med Skogsmätarestigen (blå punkt figur 1).

Inom ramen för fastighets- och gatukontorets arbete med trafiktrygga och trafiksäkra skolvägar föreslås hastighetsdämpande åtgärd på Bomhögsgatan i höjd med Skogsmätarestigen. Här korsar idag en cykelbana som är ett starkt stråk för barn till skolområdet nordväst om passagen (figur 1). Befintlig passage har i nuläget varken hastighetsdämpande eller riskreducerande åtgärd.



Figur 1. Översiktskarta

- Övergångsställe med riskreducerande åtgärd (refug)
- Hastighetsdämpande åtgärd (inget övergångsställe)
- Plats för föreslagen åtgärd, Bomhögsgatan – Skogsmätarestigen

Trafikmängd

Bomhögsgatan trafikeras inte av kollektivtrafik. Data från Tomtom (2021) visar att medelhastigheten var 38 km/h och 85-percentilen 45 km/h. Detta är relativt höga hastigheter med tanke på att det finns ett korsande skolstråk.



Figur 2. Nuvarande utformning

Åtgärdsbehov och föreslagen trafiksäkerhetsåtgärd

Mot bakgrund av ovan så föreslår förvaltningen att hastighetssäkra passagen, samt att det anläggs ett övergångsställe och en cykelöverfart (figur 3). Genom åtgärden får barn bättre möjligheter att korsa Bomhögsgatan tryggt och säkert både till fots och på cykel då motorfordonens hastigheter kommer att dämpas. För att möjliggöra anläggandet av en cykelöverfart är det ett krav att punkten ska vara hastighetssäkrad till 30 km/h, hastighetssäkringen uppnås genom anläggandet av två ramper. Passagen är inte olycksdrabbad utan motiveras av att den används som skolväg av många barn.

Val av farthinder

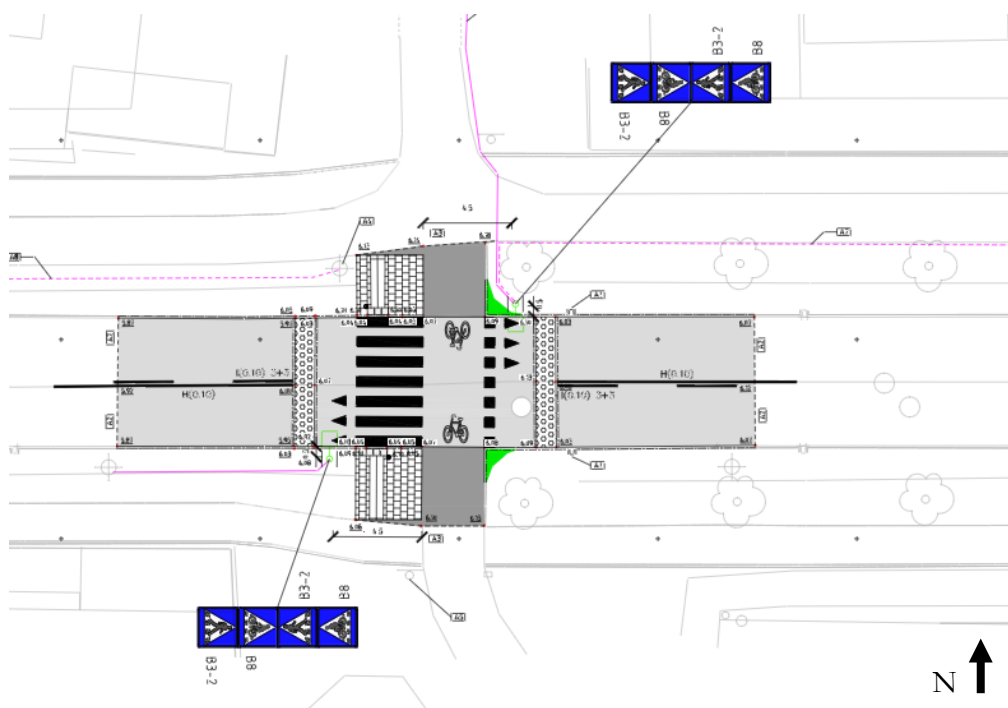
Huvudsyftet med ett farthinder är att i en specifik punkt sänka hastigheten för motorfordonstrafik och därmed öka trafiksäkerheten för alla trafikanter. Närliggande farthinder kan även ha en samverkande effekt och bidra till en generell hastighetsdämpande effekt samt jämnare hastighet på en längre sträcka.

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>Övrig hastighetsdämpande åtgärd</i>	<i>JA</i>	Vald utformning faller in under kategorin övrig hastighetsdämpande åtgärd. I detta fall föreslås att platsen byggs om med smågatstensramper samt övergångsställe och cykelöverfart i samma nivå som anslutande gång- och cykelbanor. Denna utformning ger god komfort för gående och cyklister samtidigt som den dämpar motorfordonens hastigheter.
<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. Malmöguppet placeras med fördel på huvudgator med höga trafikflöden. På Bomhögsgatan trafikerar ej kollektivtrafik varför hastighetsdämpningen ej behöver anpassas efter denna. Malmögupp behöver också byggas mot refug för att ha möjlighet att hastighetsdämpa i båda körfält, något som ej finns utrymme till på denna plats.
<i>Hastighetsdämpande kuddar (busskuddar)</i>	<i>NEJ</i>	Åtgärden fungerar väl för kollektivtrafik. På Bomhögsgatan trafikerar ej kollektivtrafik varför hastighetsdämpningen ej behöver anpassas efter denna.
<i>H-gupp</i>	<i>NEJ</i>	H-gupp skapar bäst förutsättningar för kollektivtrafik då det ger minst inverkan på dess framkomlighet och komfort. På Bomhögsgatan trafikerar ej kollektivtrafik varför hastighetsdämpningen ej behöver anpassas efter denna.
<i>Actibump</i>	<i>NEJ</i>	Denna typ av farthinder ska inte kombineras med en cykelöverfart på en gata som är skyltad till 40 km/h då den inte uppfyller kravet om att säkerställa hastigheten till 30 km/h. Åtgärden är inte lämplig vid platser där extra hög

		trafiksäkerhet krävs så som exempelvis vid viktiga skolstråk.
<i>Asfaltsgupp</i>	<i>NEJ</i>	Detta farthinder har valts bort på grund av svårighet i att få en bra och säker utformning för gående och cyklister. Två asfaltsgupp hade inneburit större olägenhet för motorfordonstrafiken än föreslagen utformning.



Figur 3. Utformningsförslag

Ansvariga

Christian Resebo Enhetschef
 Anna Modig Avdelningschef
 Tobias Nilsson Direktör