



Datum
2023-10-31
Vår referens
Marie Lindeberg
Trafikplanerare
marie.lindeberg@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Malmöinitiativet - Övergångsställe V Klagstorp Tygelsjövägen, EF20230098 TN-2023-1063

Sammanfattning

Ett Malmöinitiativ har inkommit till Fastighets- och gatukontoret med önskemål om övergångsställe på Tygelsjövägen i Västra Klagstorp, i anslutning till befintlig busshållplats. Detta önskas då vägen upplevs vara hårt trafikerad vid rusningstid samt att man på denna plats som gående upplevs ha begränsad sikt vilket påverkar möjligheten till passage för gående.

Platsen som Malmöinitiativet berör är inte olycksdrabbad sett till antalet påkörda oskyddade trafikanter och det finns platser där behovet för åtgärder bedöms vara större än på platsen som Malmöinitiativet föreslår. På platsen som Malmöinitiativet lyfter finns i nuläget därför inte planer på att anlägga ett övergångsställe.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta
att godkänna förvaltningens förslag till yttrande, samt
att avslå Malmöinitiativet.

Beslutsunderlag

- Malmöinitiativet - Övergångsställe V klagstorp Tygelsjövägen, EF20230098
- G-Tjänsteskrivelse Malmöinitiativet - Övergångsställe V Klagstorp Tygelsjövägen
- Yttrande Malmöinitiativet - Övergångsställe V Klagstorp Tygelsjövägen

Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2023-11-07

Beslutet skickas till

Malmöinitiativet



Figur 3. Platsens utformning och förutsättningar.

Tygelsjövägen löper genom Västra Klagstorp i nord-sydlig riktning. Gatusektionen i höjd med kyrkan är mellan cirka 10,6-11,4 meter bred, varav körbanan cirka 5,9-6,5 m bred. Gångbanan är som smalast cirka 1,3 m bred. På platsen som Malmöinitiativet berör finns målpunkt i form av kyrkan samt busshållplatser på båda sidor om vägen.

Reglerad hastighet på Tygelsjövägen är 40 km/h. Hastighetsdata strax söder om kyrkan visar att 85 percentilen vid senaste mätning (2016) legat runt 37-42 km/h. Sedan år 2009 har 7 olyckor på Tygelsjövägen genom Västra Klagstorp rapporterats in till Transportstyrelsens olycksdatabas

(Strada) varav 2 av dessa var kollisionsolyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.



Figur 4. Befintligt farthinder, norrgående riktning. Här syns även busshållplats för resande söderut.

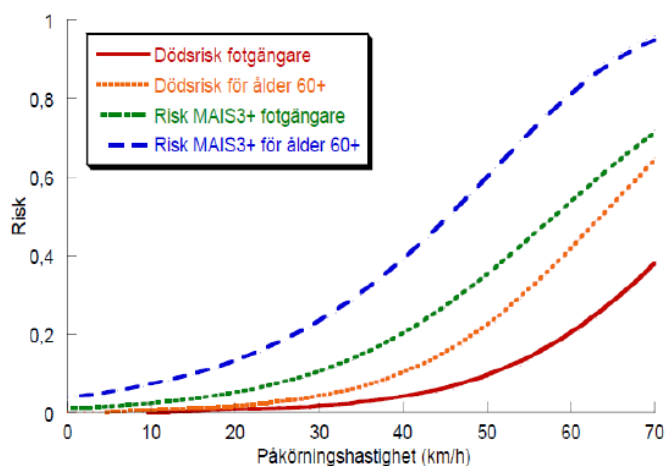


Figur 5. Befintligt farthinder, södergående riktning. Här syns även busshållplats för resande norrut.

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 trafikanter 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 6. 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 framför 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.

Ett övergångsställe i sig är ingen trafiksäkerhetsåtgärd utan det behöver även vara kombinerat med en hastighetsdämpande åtgärd. Vi anlägger därför enbart nya övergångsställen om den aktuella punkten är tillräckligt hastighetssäkrad (30 km/h) för motortrafik.

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.

Åtgärdsbehov

Inom ramen för Malmö stads trafiksäkerhetsarbete genomförs årligen ett antal åtgärder i befintlig miljö med syfte att öka trafiksäkerheten i staden och minska antalet trafikolyckor. Planering av åtgärder görs årsvis och val av platser baseras på olycksstatistik, hastigheter, utformning, synpunkter från allmänheten med mera.

Platsen som Malmöinitiativet berör är inte olycksdrabbad sett till antalet påkörda oskyddade trafikanter. Förvaltningen föreslår att Malmöinitiativet avslås mot bakgrund av att det i dagsläget finns platser där behovet för åtgärder bedöms vara större än på platsen som Malmöinitiativet föreslår.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef
 Anna Modig Avdelningschef
 Tobias Nilsson Direktör