



Tjänsteskrivelse

Datum

2024-05-22

Vår referens

Henrik Alven

Trafikplanerare

henrik.alven@malmö.se

Trafiksäkerhetsåtgärder 2024

TN-2022-187

Sammanfattning

Inom ramen för fastighets- och gatukontorets trafiksäkerhetsarbete föreslås ett antal hastighetsdämpande åtgärder med syfte att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Åtgärderna ligger i linje med det nationella nollvisionsarbetet där målet är att ingen ska omkomma eller allvarligt skadas i trafiken. Platserna som föreslås för ombyggnad är Jägersrovägen samt Käglingevägen/Kantyxegatan.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott beslutar

att godkänna genomförandet av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder, vilka kan hanteras inom redan beslutad budget för trafiksäkerhetsarbetet, till en kostnad om cirka 4 000 000 kr och en årlig driftskonsekvens om cirka 30 000 kr, samt

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

Beslutsunderlag

- G-Trafiksäkerhetsåtgärder 2024

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2022-05-23

Tekniska nämndens trafikutskott 2024-06-04

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

Beslutsunderlag

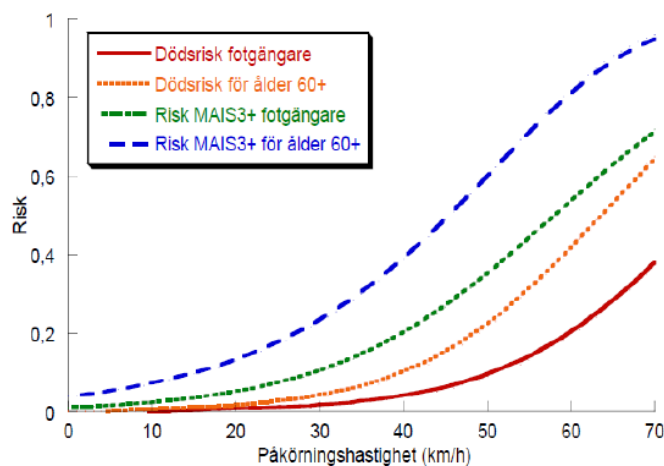
Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2024-06-04

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.



Krockvårdskurva med dödsrisk samt MAIS3+, dvs allvarlig skadegrad.

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, cyklisterna 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

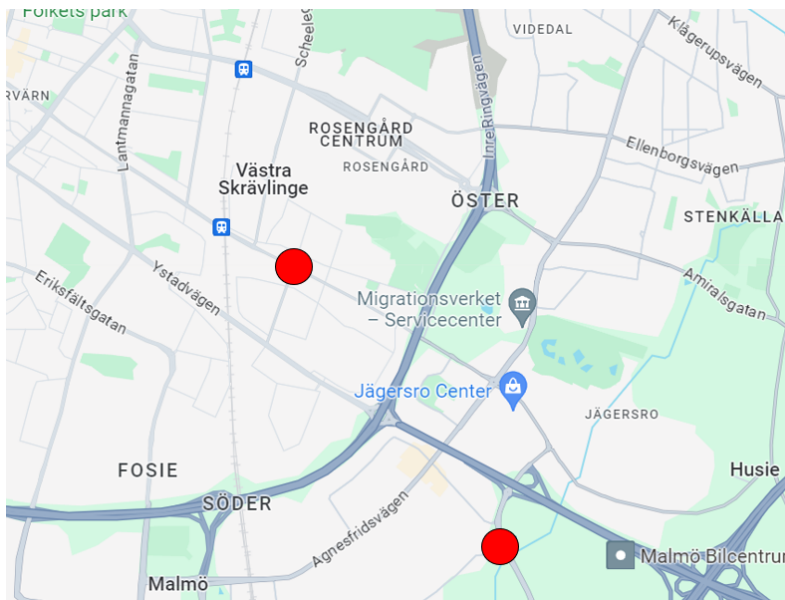


denna spridning av tvingande hastighetsdämpning är att antalet sträckor i Malmö där man kan accelerera till över 100 km/h blir allt färre.

Fastighets- och Gatukontorets trafiksäkerhetsarbete

Inom ramen för Malmö stads trafiksäkerhetsarbete genomförs årligen åtgärder i befintlig miljö med syfte att öka trafiksäkerheten i staden och minska antalet trafikolyckor. Framst rör det sig om att hastighetssäkra befintliga övergångsställen som är olycksdrabbade och/eller felaktigt utformade. Planering av åtgärder görs årsvis och val av platser baseras på olycksstatistik, utformning, synpunkter från allmänheten m.m. Ett internt förankringsarbete sker i planeringsstadiet för att på så sätt kunna fånga upp synpunkter vad gäller intressekonflikter gällande exempelvis kollektivtrafik, förvaltning och trafikreglering.

Följande platser föreslås byggas om i och med beslut i detta ärende:
Jägersrovägen/Poppelgatan samt Kantyxegatan/Käglingevägen.



Föreslagna platser för åtgärder.

Jägersrovägen i höjd med Poppelgatan

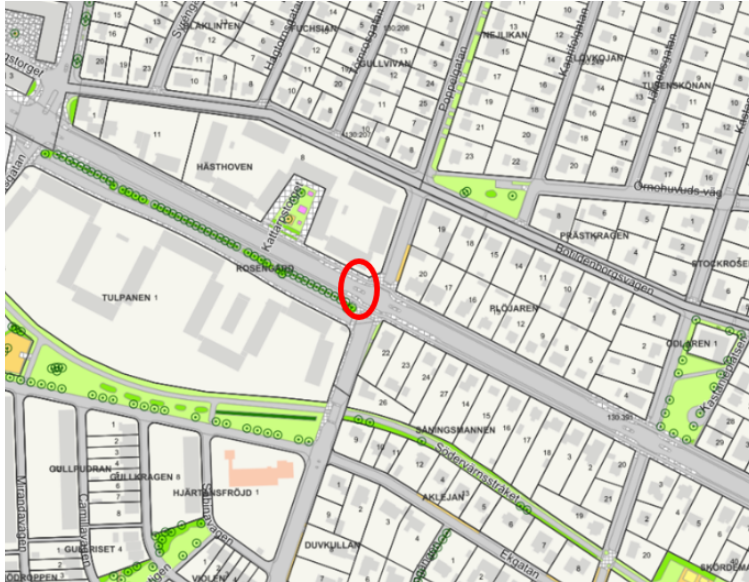
På Jägersrovägen i höjd med Poppelgatan föreslås ombyggnad av befintligt övergångsställe. Platsen är olycksdrabbad. Övergångsstället väster om korsning med Poppelgatan föreslås byggas om med hastighetsdämpande åtgärder och regleras till cykelöverfart. Syfte med åtgärden är att skapa en hastighetssäkrad passage för oskyddade trafikanter över Jägersrovägen samt att underlätta för alla trafikanter i korsningen då trafiktempot generellt kommer att sänkas.

Föreslagen utformning innebär farthinder i malmögupputförande. Befintlig mittrefug behöver anpassas för att inrymma hastighetsdämpande åtgärder, övergångsställe samt cykelöverfart.

Övergångsstället ska förses med tillgänglighetsanpassning enligt krav i teknisk handbok samt förstärkt belysning vid behov.



Åtgärden bedöms belasta befintlig trafiksäkerhetsbudget med cirka 1 500 000 kr samt innebära en årlig driftskonsekvens på ca 10 000 kr. Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för Trafiksäkerhetsåtgärder och förväntas byggas under 2024.



Översiktskarta



Nuvarande utformning



Åtgärdsförslag

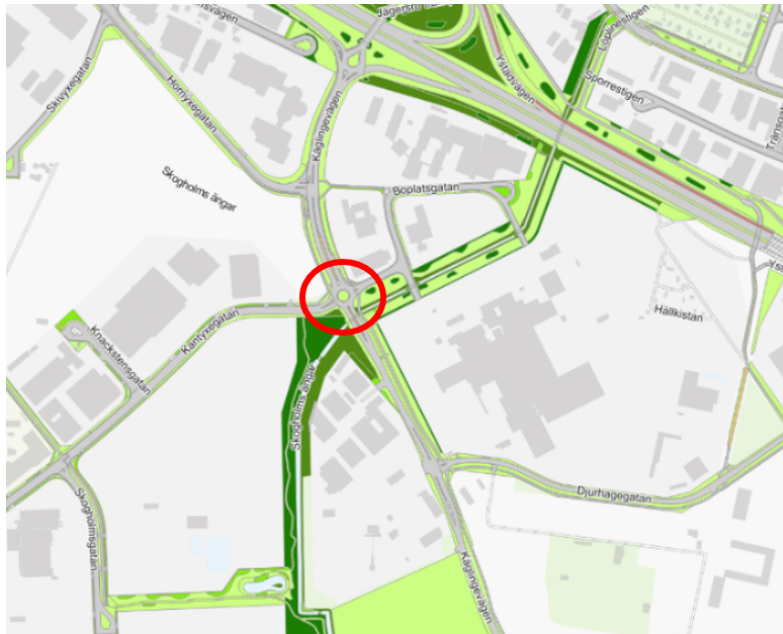
Käglingevägen/Kantyxegatan

I cirkulationsplats vid Käglingevägen och Kantyxegatan föreslås ombyggnad av befintligt övergångsställe på två platser. Platserna är olycksdrabbade och har uppmärksammats av Polis i dialog med tjänstepersoner. Båda befintliga övergångsställen byggs om med hastighetsdämpande åtgärder vilket gör platserna trafiksäkra.

Föreslagen utformning innebär farthinder i malmögupputförande på båda platser. Befintlig mittrefug kan behöva anpassning för att inrymma hastighetsdämpande åtgärder.

Övergångsstället ska förses med tillgänglighetsanpassning enligt krav i teknisk handbok samt förstärkt belysning vid behov.

Åtgärden bedöms belasta befintlig trafiksäkerhetsbudget med cirka 2 500 000 kr samt innebära en årlig driftskonsekvens på ca 20 000 kr. Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för Trafiksäkerhetsåtgärder och förväntas byggas under 2024.



Översiktskarta



Nuvarande utformning, befintligt övergångsställe Käglingenägen



Nuvarande utformning, befintligt övergångsställe Boplatsgatan



Åtgärdsförslag

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef



Anna Modig Avdelningschef
Tobias Nilsson Direktör