



Tjänsteskrivelse

Datum

2024-10-31

Vår referens

Lisa Stolt

Trafikplanerare

lisa.stolt@malmö.se

Malmöinitiativet - Fartgupp på Västra Skrävlingevägen, EF20240208

TN-2024-1438

Sammanfattning

Ett Malmöinitiativ har inkommit med önskemål om anläggande av fartdämpande åtgärder på Västra Skrävlingevägen. Initiativtagaren skriver att fordonstrafiken håller för höga hastigheter, både på dag- och kvällstid och att ljudet från accelerationerna stör de boende under natten. Initiativtagarna skriver vidare att det bor många barnfamiljer och äldre i området och att risken är hög för olyckor.

Förvaltningen gör bedömningen att hastigheterna på sträckan, olyckorna och att det finns övergångsställen som inte är hastighetssäkrade motiverar en åtgärd längs med gatan. Förvaltningen föreslår att det anläggs fartdämpande åtgärder, i form av asfaltgupp, vid de två befintliga övergångsställen som inte är hastighetssäkrade och därmed att Malmöinitiativet bifalls.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag till yttrande, samt

att bifalla Malmöinitiativet.

Beslutsunderlag

- Malmöinitiativet - Fartgupp på Västra Skrävlingevägen, EF20240208
- G-Tjänsteskrivelse TRU 241112 Fartgupp på Västra Skrävlingevägen
- Förslag till yttrande Malmöinitiativet - Fartgupp på Västra Skrävlingevägen

Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2024-11-12



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

Ett Malmöinitiativ har inkommit med önskemål om anläggande av fartdämpande åtgärder på Västra Skrävlingevägen. Initiativtagaren skriver att fordonstrafiken håller för höga hastigheter, både på dag- och kvällstid, och att ljudet från accelerationerna stör de boende under natten. Initiativtagaren skriver vidare att det bor många barnfamiljer och äldre i området och att risken är hög för olyckor.

Västra Skrävlingevägen sträcker sig mellan Sallerupsvägen i norr till bostadsområdet Gula Höja i söder. Den delen av gatan som behandlas i detta ärende är sträckan mellan Sallerupsvägen och Ellenborgsvägen. I tidigare Malmöinitiativ avslogs fartdämpande åtgärder på sträckan söder om Ellenborgsvägen (TN 2022–615).

Den aktuella delen av Västra Skrävlingevägen är cirka 1000 m lång. Körbanan är nio meter bred. Gångbanor finns på båda sidor av gatan och cykling sker i blandtrafik. Stadsbusslinje 6 trafikerar Västra Skrävlingevägen norr om Hohögsgatan, i övrigt trafikeras inte gatan av kollektivtrafik.

På sträckan finns det idag tre övergångsställen. Övergångsstället vid Videdalsstigen är hastighetssäkrat, medan övergångsställena vid Hohögsgatan och Nollhögsgatan inte är hastighetssäkrade. Idag är det 270–350 meter mellan övergångsställena.

Hastighetsgränsen på sträckan är 40 km/h. En hastighetsmätning från 2004 visar på en 85:e percentil på 58 km/h. Även GPS-hastighetsdata från Tomtom visar på 85:e percentil runt 45–58 km/h beroende på var på gatusträckningen biltrafiken befinner sig. Det finns även en mätning av fordonsflöden från 2004 som visar på 4000 fordon på ett medelvardagsdygn (MVD).



Figur 1. Översikt Västra Skrävlingevägen.



Gällande olycksstatistik så har de senaste tio åren rapporterats in totalt 24 olyckor till Transportstyrelsens olycksdatabas, STRADA. Fyra av olyckorna är kollisioner mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, varav tre av kollisionsolyckorna har skett på både hastighetssäkrade och inte hastighetssäkrade övergångsställen. Övergångsställena ligger på raksträckor, utan siktproblematik. De övriga olyckorna är till största del singelolyckor och är normalt sett till gatans fysiska förutsättningar och längd.

Åtgärdsbehov

Farthinder är en trygghets- och trafiksäkerhetslösning där korsningsbehov finns för oskyddade trafikanter. Farthinder är ingen åtgärd mot bullerstörningar och ingen garanti för att de upplevda störningarna skulle minska. På vissa platser kan inbromsningsljud inför, och accelerationsljud efter, farthindret bli likvärdiga de störningar som upplevs av höga hastigheter. Modifierade fordon kan dessutom vara störande utan att överträda hastighetsbegränsningar. Trots risken med ökade ljud från biltrafiken innan och efter farthinder gör förvaltningen bedömningen att hastigheterna och olyckorna på sträckan motiverar anläggande av farthinder både ur trafiktrygghets- och trafiksäkerhetsperspektiv. Två asfaltsgupp föreslås anläggas vid de övergångsställen som inte är hastighetssäkrade för att sänka hastigheterna vid korsningspunkterna för oskyddade trafikanter och därmed minska risken för allvarliga skador.

På grund av planering och prioritering i förvaltningens arbete så planeras åtgärden att genomföras under våren 2026. Förvaltningen föreslår därmed att Malmöinitiativet bifalles. Nedan listas val av fardämpande åtgärd och motivering varför just den specifika åtgärden väljs.

<i>Typ av farthinder</i>	<i>Förslagen åtgärd (JA/NEJ)</i>	<i>Motiv</i>
<i>Hastighetsdämpande kuddar (busskuddar)</i>	NEJ	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 öka tryggheten och säkerheten för korsande oskyddade trafikanter. Busskudden lämpar sig bäst på raka vägsträckor. På den aktuella sträckan går det ingen kollektivtrafik vilket inte motiverar denna åtgärd.
<i>Malmögupp</i>	NEJ	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. Västra Skrävlingevägen bedöms inte ha tillräckligt höga trafikflöden för att en sådan åtgärd ska vara motiverad av ekonomiska skäl. Åtgärden är inte heller lämplig med hänsyn till platsens fysiska förutsättningar.
<i>H-gupp</i>	<i>NEJ</i>	H-gupp skapar bäst förutsättningar för kollektivtrafiken då det ger minst inverkan på dess framkomlighet och komfort. Gatan trafikeras inte av kollektivtrafik, vilket inte motiverar denna typ av åtgärd.
<i>Actibump</i>	<i>NEJ</i>	Denna typ av farthinder ska inte kombineras med ett övergångsställe på en gata som är skyltad till 40 km/h då den inte uppfyller kravet om att säkerställa hastigheten till 30 km/h. Farthindret kräver en lokal sänkning av hastigheten till 30 km/h. Åtgärden är inte lämplig vid platser där extra hög trafiksäkerhet krävs så som exempelvis vid platser där det rör sig många barn.
<i>Asfaltgupp</i>	<i>JA</i>	En kostnadseffektiv åtgärd som är lämplig sett till platsens fysiska förutsättningar. Åtgärden sänker effektivt hastigheten i korsningspunkter och är lämplig på gatusträckningar som inte trafikeras av kollektivtrafik.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Tobias Nilsson Direktör