



## Tjänsteskrivelse

**Datum**

2025-02-21

**Vår referens**

Jonathan Jönsson  
Trafikplanerare  
jonathan.jonsson@malmö.se

### **Hastighetssäkrat övergångsställe Arenagatan TN-2025-416**

#### **Sammanfattning**

Inom ramen för fastighets- och gatukontorets trafiksäkerhetsarbete föreslås en hastighetsdämpande åtgärd med syfte att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Åtgärden ligger i linje med det nationella nollvisionsarbetet där målet är att ingen ska omkomma eller allvarligt skadas i trafiken. Platsen som föreslås för ombyggnad är Arenagatan, och anledningen är ett förväntat ökat fotgängarflöde från och med juni 2025, till följd av det nya busslinjenätet samt ombyggnaden av Hyllie boulevard.

#### **Förslag till beslut**

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna genomförandet av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder, vilka kan hanteras inom redan beslutad budget (10.7.1).

#### **Beslutsunderlag**

- G-Hastighetssäkrat övergångsställe Arenagatan

#### **Beslutsplanering**

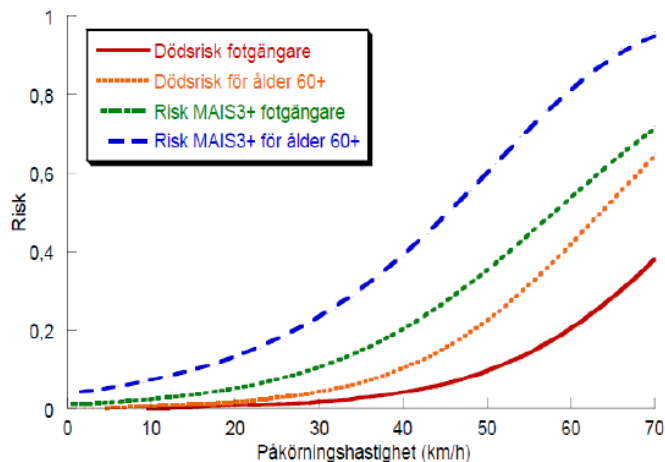
Tekniska nämndens trafikutskott 2025-03-04



## 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.



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, cyklister 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.

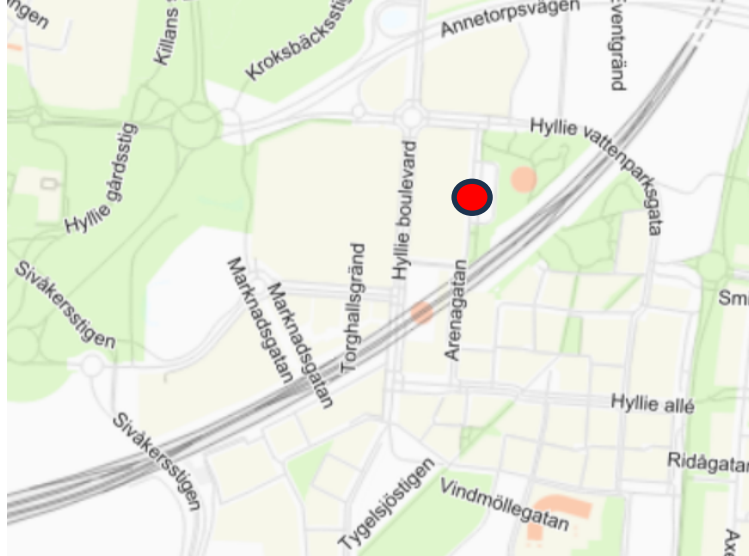
### Fastighets- och Gatukontorets trafiksäkerhetsarbete

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 plats föreslås byggas om i och med beslut i detta ärende: Arenagatan.



*Föreslagen plats för åtgärder.*

### **Arenagatan, vid Hyllie Arena**

Under ombyggnaden av Hyllie Boulevard, som beräknas pågå i cirka två år, kommer sju busslinjer att ledas om via Arenagatan, där både Hyllie terminalen och hållplatser ute i gatan kommer att användas för på- och avstigning. Ett större antal människor kommer därför att behöva korsa Arenagatan för att ta sig till och från busshållplatsen. Ett hastighetssäkrat övergångsställe bedöms behövas för att skapa en trygg trafikmiljö där fotgängare korsar gatan i en samlad punkt. Den typ av gupp som föreslås är ett genomgående (det vill säga från kantsten till kantsten) asfaltsgupp med ramp på båda sidor. Närmsta befintliga övergångsställe finns cirka 130 meter norrut, i korsningen Arenagatan/Hyllie Vattenparksgata.

Efter omledningen kommer ett antal busslinjer att fortsatt befinna sig på terminalen för att tidsreglera.



*Befintligt övergångsställe markerat med blått och nytt övergångsställe markerat med rött*



*Nuvarande utformning*

## **Ansvariga**

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör