



Tjänsteskrivelse

Datum

2025-03-24

Vår referens

Elin Engqvist

Trafikplanerare

Elin.Engqvist@malmö.se

Övergångsställe med ramper på Pildammsvägen förbi Holma, projekt 3380

TN-2025-534

Sammanfattning

Inom ramen för projekt 3380, del av Storstadspaketet, 6.3 Hyllie-Holma föreslås ett övergångsställe med hastighetsdämpande ramper med syfte att öka säkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Ett objektsgodkännande för projektet beslutades 2020-11-24. Övergångsstället med ramper nämndes dock inte i objektsgodkännandet varför detta ärende tas upp nu separat. Syftet med övergångsstället är framför allt att boende i Holma och Kulladal på ett enkelt, tryggt och säkert sätt ska kunna ta sig till hållplatsen. Samtidigt föreslås hastigheten sänkas från 40 km/h från dagens 60 km/h på sträckan från strax norr om Annetorpsvägen till och med Ärtholmsvägen. Kostnaderna för åtgärderna ryms inom befintligt objektsgodkännande.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna genomförandet av föreslagen åtgärd med övergångsställe och ramper

att Pildammsvägen på sträckan från 30 meter norr om korsningen med Annetorpsvägen/Inre Ringvägen till och med korsningen med Ärtholmsvägen får en hastighetsbegränsning till 40 km/h, samt

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

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse TRU 250401 Övergångsställe med ramper på Pildammsvägen förbi Holma, projekt 3380

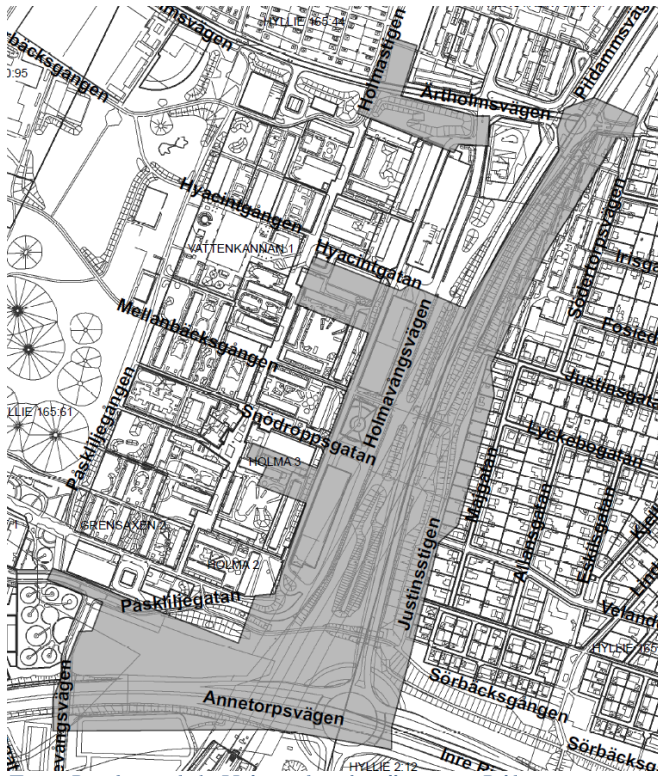


Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2025-04-01

Ärendet

2020 beslutade tekniska nämnden om ett gemensamt objektsgodkännande för projekt 3007 Södra och Mellersta Holma och projekt 3380, 6.3 Hyllie-Holma. Projektet omfattar genomförandet av två detaljplaner i Holma samt ombyggnad av Pildammsvägen mellan Annetorpsvägen och Ärtholmsvägen, se projektområde i Figur 1. I objektsgodkännandet för dessa projekt nämndes inte att hastighetsdämpande ramper skulle anläggas på Pildammsvägen eller att hastighetsbegränsningen skulle sänkas från 60 km/h till 40 km/h, varför detta ärende tas upp nu separat.



Figur 1 Projektområde för Holma södra och mellersta samt Pildammsvägen

I samband med utbyggnaden av Holma kommer nya bostäder och verksamheter byggas intill Pildammsvägen. Entréer ut mot gatan samt nya anslutningar av lokalgator kommer att skapa ett större flöde av gående och cyklister längs och tvärs gatan. Pildammsvägen ska byggas om med trädlistor, samt gång- och cykelbanor på båda sidor. Dagens gång- och cykeltunnel som ligger mitt på sträckan rivs och ersätts med två signalreglerade korsningar och hastighetsbegränsningen sänks från 60 till 40 km/h. Busslinje 6 kommer att få två nya hållplatser på Pildammsvägen och flyttas ut från bussgatan som trafikeras i nuläget. Den södra hållplatsen anläggs i anslutning till korsningen med Snödroppsgatan och den norra hållplatsen anläggs mellan korsningen med Hyacintgatan och cirkulationsplatsen med Ärtholmsvägen.



Figur 2 Pildammsvägens nya sektion

För att boende i Holma och Kulladal ska kunna ta sig till hållplatsen på ett säkert och tryggt sätt föreslås att ett övergångsställe anläggs mellan de båda hållplatslägena i norr och i anslutning till en av de nya lokalgatorna. Övergångsstället hastighets säkras med ramper. Det är ca 250 m mellan övergångsställena vid korsningarna med Ärtholmsvägen och Hyacintgatan och med ett nytt övergångsställe mitt på sträckan kommer tillgängligheten för fotgängare att öka. Utan övergångsställe finns det en risk att gående väljer den kortaste vägen och korsar gatan mitt på sträckan och därmed skapas otrygga och trafikfarliga situationer. Övergångsstället förväntas inte generera så stora gångflöden att det kommer att påverka kapaciteten för motortrafiken.



Figur 3 Bild över Norra Holma (detaljplan under framtagande) samt hållplats och övergångsställen

Effekt av en ombyggnad

Vid tidigare genomförda motsvarande trafiksäkerhetsåtgärder på andra platser har det 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.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef
Anna Modig Avdelningschef
Tobias Nilsson Direktör