

## Sammanställning för hastighetsförändring på Vattenverksvägen

Den nyligen genomförda trafikmätningen har gjorts vid den gamla gränsen för 50/70 så på en sträcka som för nuvarande är reglerade till 60 km/h. Regelefterlevnaden på platsen är förhållandevis bra både medelhastighet och medianhastighet i mätningarna ligger mellan 57-60 km/h vid mätpunkten alla dagar. Antalet bilar som passerar per dag är i snitt lite över 5000 för en vardag.

Vid förändringen av hastighetsgränser utanför Inre Ringvägen eftersträvades ett införande av 40 respektive 60 km/h som hastighetsgräns i så stor omfattning som möjligt, för att anpassa staden till den nationella ambitionen att på sikt enbart ha kvar stegen 30, 40, 60, 80, 100 och 120.

Före de förändringar som infördes under 2018 hade Vattenverksvägen hastighetsgränserna 70 och 50 km/h enligt figur nedan.



De nu gällande hastighetsgränserna är 60 respektive 40 km/h enligt figur nedan.



Översynen av hastighetsgränser hade många faktorer att väga in i valet av förslag till förändringar. För många platser fanns det inte ett entydigt resultat av analysen och en avvägning mellan olika faktorer fick göras för att hitta den hastighetsgräns och utsträckning av denna som innebar bästa möjliga för platsens förutsättningar samtidigt som den inte skulle försämra någon faktor på ett ohållbart sätt.

I fallet Vattenverksvägen var det framförallt 4 faktorer som ansågs överordnade.

- Trafiksäkerhet
- Platsens utformning
- Motortrafikens framkomlighet
- Buller

Trafiksäkerheten kan sägas vara den enskilt mest drivande faktorn för förändringar av hastighetsgränserna. En minskning av hastighetsgränsen har en stor potential att minska förekomsten av trafikolyckor i staden men framförallt konsekvensen av dem. En till synes liten förändring av hastigheten vid en olycka kan ha mycket stor påverkan på hur allvarlig olyckan blir, eftersom hastigheten har ett kvadratisk samband med rörelseenergi. I detta fall har en större del av sträckan fått en minskning av hastighetsgränsen, vilket leder i positiv riktning med avseende på trafiksäkerhet. Den del av sträckan som får en höjning från 50 km/h till 60 km/h har (likt hela sträckan) separerade gång- och cykelytor. Detta innebär att det enbart är korsningspunkterna för de oskyddade trafikanterna som är avgörande för trafiksäkerheten. Behovet av säkerhetsnivå för dessa är också beroende av hur använda de är samt sikt till dem. Linjeföringen en faktor då gatan ger cirka 100 meters sikt från öster till övergångsstället i höjd med Källvattengatan. Båda övergångsställen ligger numera inom området för nya 40-området och är sedan tidigare utformade med mittrefug för riskreducering. Etableringen av gymnasiesärskola i fastigheten Fältsippan 12 blev avgörande för den sista justeringen då 40-gränsen hamnade öster om korsningen med Källvattengatan. Delsträckan mellan gamla gränsen mellan 50/70 och nya 40/60, som får en höjning från 50 till 60 km/h, bedöms inte inverka på trafiksäkerheten.

Utformningen av en gata ska i möjligaste mån spegla den gällande hastighetsgränsen. I detta fall är det de riskreducerande utformningarna av passager för gående och cyklande som avgjorde hur väl gatan kommunicerar 40 respektive 60 till motortrafikanten. I övrigt är gatan utformad med breda körfält och en mindre vägren, vilket talar för att gatan egentligen skulle ha en högre hastighetsgräns om denna faktor ensamt skulle vara avgörande.

Framkomligheten för motortrafik längs sträckan bedöms få en mycket begränsad påverkan. Det rör sig om enstaka sekunder i skillnad på restid. En lägre hastighet här påverkar förvisso restiden med kollektivtrafik negativt, men i ett helhetsperspektiv och med Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan som utgångspunkt leder detta i rätt riktning för att överföra resor från bil till hållbara färdsätt (gång, cykel, kollektivtrafik) eftersom konkurrenskraften för gång och cykel ökar här. Delsträckan mellan gamla gränsen mellan 50/70 och nya 40/60, som får en höjning från 50 till 60 km/h, bedöms ha en ytterst marginell effekt i detta sammanhang.

Gällande buller redovisas detta i bifogad bullerutredning.