



Malmö stad

## Fastighets- och gatukontoret

### Tjänsteskrivelse

**Datum**

2024-06-14

**Vår referens**

Katarina Evanth

Trafikplanerare

katarina.evanth@malmo.se

## Förslag till införande av 30 km/h i centrala Malmö

TN-2024-655

### Sammanfattning

Ärendet innehåller förslag till att införa 30 km/tim inom ett område i centrala Malmö. Syftet är att öka trafiksäkerheten, ge minskad buller- och miljöpåverkan, öka framkomligheten för framför allt oskyddade trafikanter samt öka trafiktryggheten. Det är också en viktig åtgärd för att minska den problematik med buskörningar och höga ljud från fordon som finns i stadens centrala delar. Förslaget syftar även till att bidra till en trygg och attraktiv stad. Ett långsammare trafiktempo bidrar också till ökade vistelsekvaliteter. Att införa 30 km/tim ligger även i linje med Trafikverkets färdplan för hållbara hastigheter samt med Malmö stads övergripande mål och målen i såväl stadens översiktsplan (ÖP) som trafik- och mobilitetsplan (TROMP). Förvaltningen utreder framåt också behov av ytterligare områden, både i anslutning till detta föreslagna område och i andra områden i staden, där 30 km/h bör införas. Dessa kommer tas upp för separat beslut. Förvaltningen ser även över möjligheter till ytterligare åtgärder för att minska buskörningar och höga ljud från fordon. Detta arbete beskrivs också i ärendet.

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag på ny hastighetsgräns på 30 km/tim i centrala Malmö, samt

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

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse TN 240612 Förslag till införande av 30 km/tim i centrala Malmö
- Bilaga Presentation Trafikverket Färdplan för hållbara hastigheter - hur kan vi arbeta vidare för att uppnå Agenda 2030

SIGNERAD



## Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2024-06-12

### Ärendet

Ärendet innehåller förslag till att införa 30 km/tim inom ett område i centrala Malmö. Syftet är att öka trafiksäkerheten, ge minskad buller- och miljöpåverkan och öka framkomligheten för framför allt oskyddade trafikanter samt öka trafiktryggheten. Det är också en viktig åtgärd för att minska den problematik med buskörningar och höga ljud från fordon som finns i stadens centrala delar. Förslaget syftar även till att bidra till en trygg och attraktiv stad. Ett långsammare trafiktempo bidrar också till ökade vistelsekvaliteter. Att införa 30 km/tim ligger även i linje med Trafikverkets färdplan för hållbara hastigheter, samt med Malmö stads övergripande mål och målen i såväl stadens översiktsplan (ÖP)<sup>1</sup> som trafik- och mobilitetsplan (TROMP)<sup>2</sup>.

Förvaltningen utreder framåt också behov av ytterligare områden, både i anslutning till detta föreslagna område och i andra områden i staden, där 30 km/h bör införas. Dessa kommer tas upp för separat beslut.

Förvaltningen ser även över möjligheter till ytterligare åtgärder för att minska buskörningar och höga ljud från fordon. Detta arbete beskrivs också i ärendet.

---

<sup>1</sup><https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Stadsplanering-och-bostader/Oversiktsplanering/Oversiktsplan-for-Malmo-2023.html>

<sup>2</sup>[https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM\\_TROMP\\_210x297mm\\_SE.pdf](https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf)



## Område för införande av 30 km/h



Figur 1. Förslag på område för införandet av 30 km/h, etapp 1, i centrala Malmö. Området innefattar delområdena Davidshall, Lugnet, Möllevången, Rådmansvången och delar av Södevärn.

Området som omfattas av detta ärende (markerat i grönt i Figur 1) har valts av flera skäl vilka beskrivs i detalj under avsnittet *Motivering* nedan.

Detta är ett område i den centrala staden där många oskyddade trafikanter rör sig. Hastigheterna på motorfordonstrafiken är låg redan i nuläget i stora delar av området. Fastighets- och gatukontoret har ett pågående uppdrag från kommunfullmäktige att skapa ett tryggare, trafiksäkrare och grönare Möllevången. Polisen har dessutom ett särskilt projekt på Möllevången under 2023–2026 och ett av fokusområdena är just trafiksäkerhet.

Inom Rådmansvången är det redan idag 30 km/tim på många sträckor och gångfartsområden på flera sträckor. Det blir ett mer sammanhängande system för trafikanten att ha 30 km/tim i hela området. Södra Förstadsgatan kommer enligt redan tagna beslut att bli cykelgata och det innebär krav på 30 km/tim. Davidshallstorg är ett bilfritt torg från april till oktober. Här är bilparkeringen tillfälligt borttagen och gatorna runt torget har stängts av för biltrafik. Inom Lugnet har farthinder nyligen byggts och hastigheterna här är låga.



De gränsgator som föreslås att ingå i området (heldragna mörkblå sträckor i Figur 2 nedan) är:

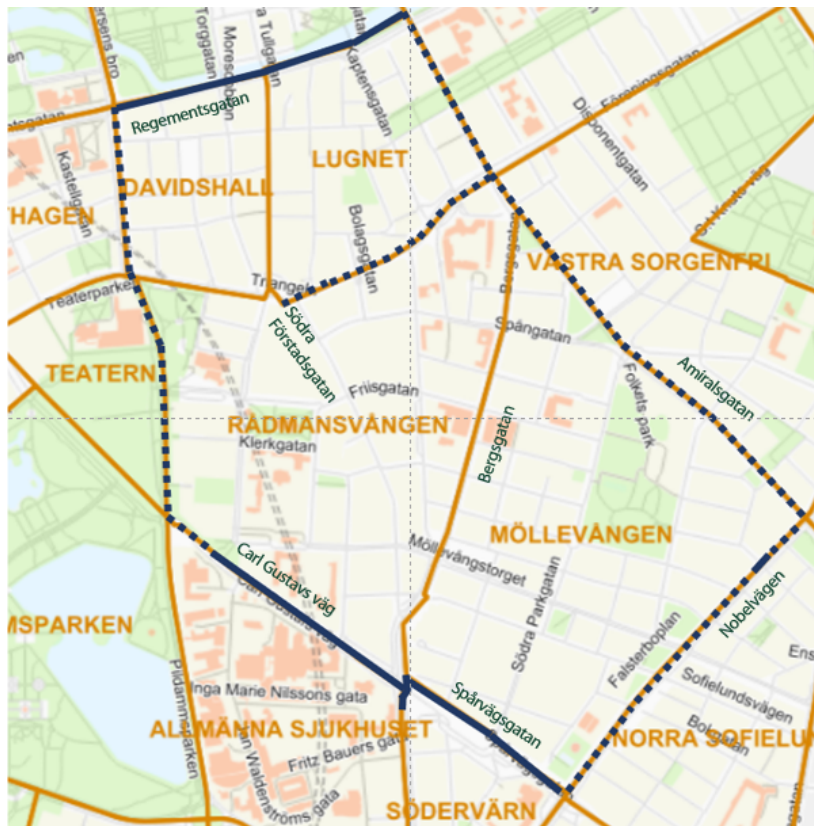
- Spårvägsgatan
- Del av Södra Förstadsgatan
- Del av Carl Gustafs väg
- Regementsgatan/Drottninggatan

Den del av Carl Gustafs väg som föreslås ingå i området är viktig av flera skäl; det blir enklare för ambulanserna att köra in och ut från sjukhusets akutmottagning. Många gående korsar mellan busshållplatserna vid Tandvårdshögskolan samt från Triangeln södra. Cyklister korsar även norrifrån och söderifrån. Det är även många oskyddade trafikanter som rör sig kring bussterminalen på Södervärn och därför föreslås en del av gatorna i delområde Södervärn ingå i området.

Avgränsande gator och vägar som *inte* föreslås ingå (streckade mörkblå sträckor i Figur 2) är:

- Föreningsgatan öster om Triangeln
- Amiralsgatan
- Nobelvägen, med undantag för en sträcka vid de två Actibumpen vid Trelleborgsgatan
- Carl Gustafs väg nordväst om Rådmansgatan
- Pildammsvägen
- Fersens väg

Sträckan längs Nobelvägen där det finns Actibump vid övergångsställena behöver kunna hastighetssäkras till 30 km/tim då det sker flera olyckor här.



Figur 2. Avgränsande gator för det föreslagna 30-området. Streckade gränsgator föreslås behålla 40 km/h.

Fastighets- och gatukontoret avser genom fortsatt arbete att utreda möjligheter och behov gällande en etappvis utökning av områden med hastighetsgränsen 30 km/tim i Malmö.

### Motivering till införande av 30 km/h enligt förslaget

Förslaget ligger i linje med Trafikverkets färdplan för hållbara hastigheter samt med Malmö stads övergripande mål i såväl översiktsplanen som trafik- och mobilitetsplanen. I stora drag handlar dessa mål om att Malmö ska vara en trygg, säker och attraktiv stad för alla som bor och vistas här. Att införa 30 km/tim får positiva konsekvenser för såväl trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön. För mer läsning, se *Bilaga Presentation Trafikverkets färdplan för hållbara hastigheter – hur vi kan arbeta vidare för att uppnå Agenda 2030*.

Möjligheten att införa 30 km/tim finns i Trafikförordningen kapitel 3, 17 § där följande står skrivet:

”Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom



ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen.”

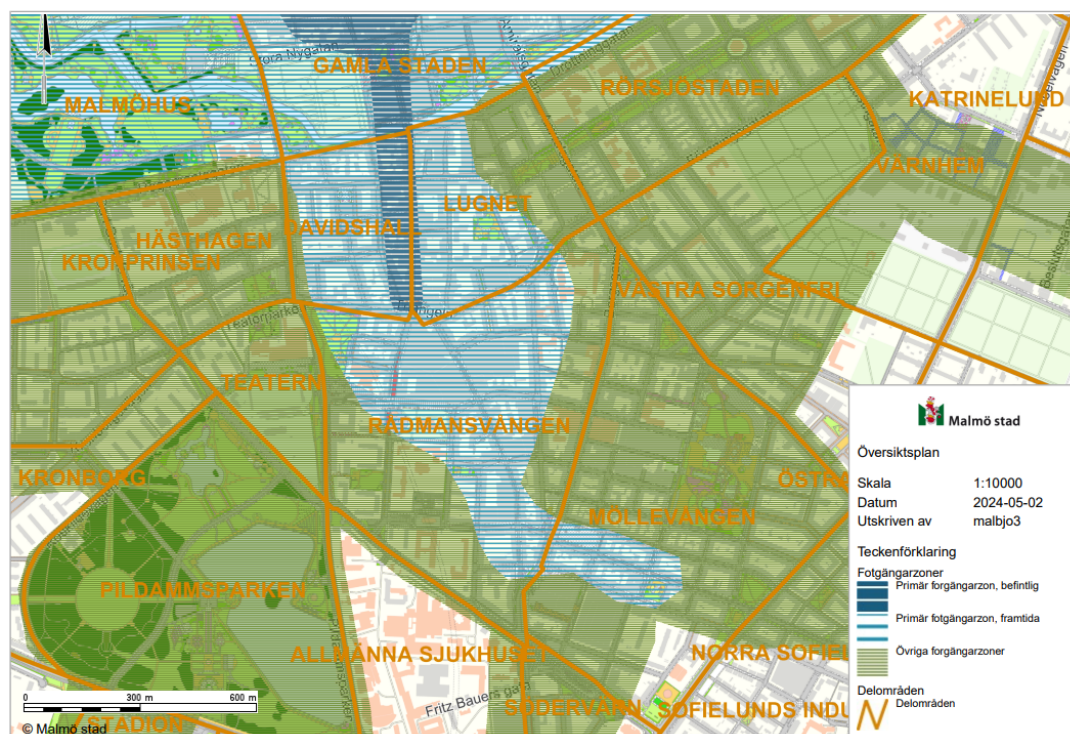
Malmö stad får in många ärenden från boende om höga hastigheter och höga ljud från modifierade fordon särskilt i de centrala delarna av staden. Beteendet med buskörningar och att använda modifieringar i fordonen som medför höga ljud verkar ha eskalerat det senaste året. Polisen är väl medvetna om problematiken, dels genom att de är ute och ser och beivrar dessa beteenden, dels även genom de ärenden de får in från medborgarna.

Polisen är angelägna om att samverka med Malmö stad för att lösa problemen. Det är enklare för polisen att lagföra hastighetsöverträdelser på 30-gator än för gator med högre hastighetsgräns eftersom toleransen för överträdelse är lägre vid 30 km/h. Polisen har efter ett aspirantprojekt på Möllevången under 2023 föreslagit 30 km/tim på åtminstone Bergsgatan till att börja med som en viktig åtgärd för att komma åt buskörningarna. De ställer sig även positiva till att ett större område centralt i staden får hastighetsgränsen 30 km/tim.

För att öka trafiksäkerheten, ge minskad buller- och miljöpåverkan samt ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna föreslås en hastighetssänkning från 40 km/tim till 30 km/tim i delar av centrala Malmö. I centrum är det stora korsningsbehov för fotgängare även mellan korsningarna, därför är det mer gynnsamt att sänka 40-gatorna till 30 km/tim. Områdena har dessutom många uteserveringar och vistelsebehov stora delar av dygnet och året, och det är tätt mellan kollektivtrafiknoder och huvudcykelstråk.

Fotgängarna behöver få ta mer plats gentemot övriga trafikantslag för att nå uppsatta mål i Malmös TROMP och översiktsplan, se Figur 3 nedan. I de allra mest fotgängartäta stråken finns redan en del lågfartsgator i form av gågator, sommargånggator och sommartorg. Kommunen har strategiskt arbetat med olika typer av utformningar och åtgärder, men det behövs ytterligare verktyg för att nå målen.



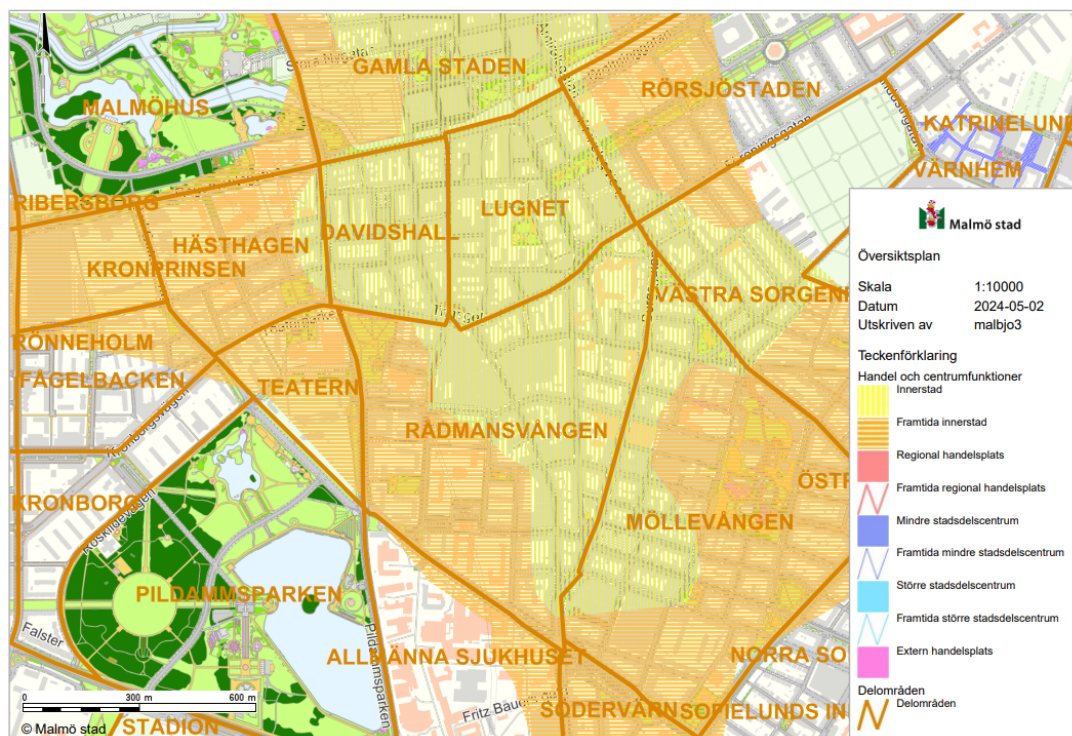


Figur 3. Utpekade fotgängarzon enligt översiktsplanen som beslutades i kommunfullmäktige 2023. Primära stråket drar sig från torgen och gågatorna i Gamla staden ner söderut mot Möllevången.

Översiktsplanen (2023) beskriver fotgängarzonerna likt nedan:

- Goda villkor ska skapas för fotgängare, även utanför utpekade fotgängarzon. Gångator och gångfartsområden ska möjliggöras utifrån den specifika gatans förutsättningar.
- Inom fotgängarzon ska fotgängares behov och upplevelse prioriteras högt i relation till andra anspråk. Gatorna ska ha tilltagna mått på gångbanor, fler och säkra passager över gatorna samt varierande upplevelser. Detta kan ske genom exempelvis gångator och gångfartsområden, lägre fordons hastigheter, utsmyckningar och material samt genom stor hänsyn till gröna värden.
- Inom primära fotgängarzon ska fotgängares behov och upplevelse prioriteras mycket högt i relation till andra anspråk.

Fotgängarzonerna sammanfaller till stor del med utpekade handels- och centrumfunktioner som ses i Figur 4 nedan.



Figur 4. Handel- och centrumfunktioner enligt översiktsplan från 2023. Kartan sammanfaller till stora delar med de utpekade fotgängarstråken i Figur 3.

Som översiktsplanens illustrationer visar finns i det föreslagna 30-området stort behov för fotgängare att korsa gatan på fler ställen än enbart vid korsningar. Centrumfunktioner och handel tillsammans med vistelsekvaliteterna vinner på att motorfordonstrafikens reglerade hastighet synkas med de oskyddade trafikanternas behov.

## Konsekvensanalys av införande av 30 km/h enligt förslaget

### Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten kommer att öka för alla trafikanter med en hastighetsgräns på 30 km/tim.

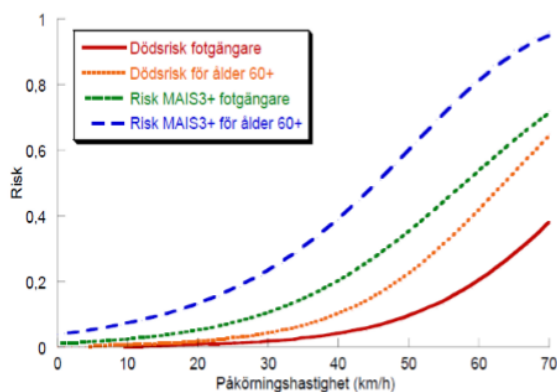
Hastigheten är den enskilt viktigaste faktorn när det gäller trafiksäkerhet. En hög hastighet ger stor rörelseenergi och därmed en ökad risk för dödliga eller svåra personskador vid kollisioner mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Risken att en olycka ska inträffa minskar vid en sänkning av hastigheten då förarens möjlighet att förhindra olyckan ökar. Skadegraden vid en olycka blir dessutom lindrigare vid lägre hastigheter. Störst blir förändringen för svårare olyckor.

Enligt Nollvisionen ska människans förmåga att klara yttre krockvåld vara normgivande vid utformning av vägar och gator. Utgångspunkten att tätorternas trafiksystem ska dimensioneras utifrån oskyddade trafikanter innebär att 30 km/tim bör vara den dimensionerande hastigheten på platser och i områden där bilar, fotgängare och cyklister blandas. Krockvårdskurvor för fotgängares risker att dödas eller skadas





allvarligt i olika hastigheter illustreras i Figur 5 nedan. De visar tydligt att det är en stor skillnad att som oskyddad trafikant bli påkörd i 50 km/tim, 40 km/tim respektive i 30 km/tim. Detta gäller särskilt för personer över 60 år. Och sannolikt även för barn, vars kroppar är mindre och skörare än vuxnas.



Figur 5. Ur Trafikverkets publikation TRV 2012/69993: *Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil*. Risk att skadas allvarligt är kurvan "MAIS 3+".

#### *Kollisioner motorfordon och oskyddade*

Andelen allvarliga och måttliga kollisionsolyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter förväntas minska. Det finns en koncentration av denna typ av olyckor vid bland annat de två Actibump på Nobelvägen vid Trelleborgsgatan, vid Södervärn, korsningen mellan Nikolaigatan och Carl Gustafs väg, samt på Carl Gustafs väg vid Tandvårdshögskolan respektive vid Rådmansgatan. Alla dessa gator och vägar ingår i det föreslagna 30-området.

#### *Kollisioner mellan motorfordon*

Kollisionsolyckor mellan motorfordon koncentreras idag längs Bergsgatan, Carl Gustafs väg och vid Södervärn samt vid de två Actibumpen på Nobelvägen. Dessa förväntas minska i antal. Alla dessa gator och vägar ingår i det föreslagna 30-området.

### **Framkomlighet**

#### **Oskyddade trafikanter**

Lägre hastigheter ger bättre samspel i trafiken. Oskyddade trafikanter förväntas få en förbättrad möjlighet att korsa gatan och röra sig längs med den som exempelvis cyklist i blandtrafik, och boende förväntas uppleva en större trygghet. Och som tidigare nämnts gällande trafiksäkerhet så visar krockvårdskurvorna i Figur 5 ovan att risken att dödas eller skadas allvarligt som gående i påkörningshastigheten 30 km/tim är betydligt mindre än i 40 km/h.

#### **Motorfordonstrafiken**

Motorfordonstrafikens framkomlighet i de nya 30-områdena förväntas minska endast marginellt från dagens restider längs huvudgatorna där det mestadels är tätt mellan korsningspunkter, trafiksignaler och busshållplatser. Däremot blir trafiktempot jämnare.



De verkliga medelhastigheterna och även 85-percentilerna för motorfordonen på gatorna i de föreslagna delområdena är idag i hög utsträckning mellan 35–40 km/tim, vilket innebär att en ändring av hastighetsgränsen till 30 km/tim är motiverad. Fartdämpande åtgärder har redan byggts på flera av gatorna. När körbaneytor för motortrafik omdisponeras blir gatorna också mer självförklarande vad gäller hastighetsbegränsningen.

### **Barnperspektivet**

Lägre hastigheter ger barn en möjlighet till ökad rörelsefrihet, framför allt i deras boendemiljöer, intill lekområden och på både skolvägar och fritidsvägar. Många barn rör sig och vistas i detta område, både till skola som på fritid med många målpunkter och bytespunkter för kollektivtrafiken.

Barnkonventionen innehåller flera artiklar som är relevanta i stadens arbete i allmänhet och arbetet med trafik, stadsplanering och miljö i synnerhet.

- Artikel 2 - Barnets rätt att inte diskrimineras
- Artikel 3 - Bedöma och beakta barnets bästa
- Artikel 6 - Barnets rätt till liv och utveckling
- Artikel 12 - Barnets rätt att göra sin röst hörd

Biltrafiken genererar buller och luftföroreningar och har därmed en stor påverkan på boendemiljöer i en stad. Enligt bland annat Naturvårdsverket orsakar avgaser från motorfordon allvarliga hälsoproblem, som astma och hjärt- och kärlsjukdomar. De som påverkas mest av luftföroreningarna är barn eftersom deras lungor och immunsystem är under utveckling. Även buller utsätter barnen för stora hälsorisker. Lägre hastigheter gynnar gående, cyklister, minskar buller och föroreningar och förhoppningsvis minskas genomfartstrafiken.

### **Buller och luftföroreningar**

Miljön påverkas positivt vad gäller både partiklar och buller vid lägre hastigheter. Att ha 30 km/tim inne i den täta bebyggelsen skapar ett jämnare flöde och hastighet med färre inbromsningar och accelerationer, vilket också får ner koldioxidutsläppen.

Bullerstörningarna i området uppskattas att sänkas med runt 1 dBA vid en hastighetssänkning från 40 till 30 km/tim. Förändringen varierar beroende på trafikens sammansättning, gatans bredd och avstånd till mottagare/fasad. Ryckig körning med snabba inbromsningar och kraftiga accelerationer ger fler tillfälliga bullertoppar än lugn körning i jämn fart. En sänkning till 30 km/tim underlättar ett jämnare trafiktempo.

Lägre hastigheter gynnar de mer hållbara trafikslagen och skapar mindre buller vid platser för vistelse. Boende förväntas uppleva mindre buller i sina bostadsområden.

*Om partiklar skriver Trafikverket att den "hastighet som bilister kör i, påverkar slitaget, mängden partiklar och hur mycket de virvlar upp", i synnerhet om fordonen använder dubbdäck. (Inväntar text från Miljöförvaltningen om luftkvaliteten).*



### **Den attraktiva staden**

Många invånare anger höga hastigheter som en källa till otrygghet. Lägre hastigheter ger bättre samspel i trafiken eftersom trafiktempot blir lugnare. Detta innebär att fler barn och äldre kan känna sig trygga att röra sig i staden. Att sänka hastighetsgränsen till 30 km/tim innebär även att gaturummen kan ge mer plats för ett attraktivt stadsliv; höga hastigheter kräver större plats och dimensioner i stadsrummet. Ytor för motorfordonstrafiken som omdisponeras vid lägre hastigheter innebär möjligheten till ökade utrymmen för gång- och cykelbanor, vistelse, rekreation i form av bland annat uteserveringar samt grönska med träd och planteringar. Allt detta ersätter trafikrum och ger en mer attraktiv stad.

### **Avgränsningar**

Ärendet gäller det område som specificerats ovan för införande av 30 km/tim. Beslutet gäller befintliga 40-sträckor.

### **Genomförande**

Arbetet med lokala trafikföreskrifter och omskyltning kan påbörjas under hösten 2024. Genomförandet kan ske i omgångar för det föreslagna området beroende på hur beslutet formuleras.

### **Remissammanställning**

En förhandsremiss har skickats till Polismyndigheten, de har ingen erinran om förslaget till nytt 30-område i centrum.

### **Förankring och dialog**

Fastighets- och gatukontoret haft dialog med huvudmannen för kollektivtrafiken, Skånetrafiken, kring förslaget.

### **Fortsatt utredning avseende åtgärder för att minska buskörningar**

Baserat på den problematik som beskrivs ovan, med en eskalering av buskörning och att använda modifieringar i fordonen som medför höga ljud i stadens centrala delar ser förvaltningen, i samråd med polisen, även över möjligheter till ytterligare åtgärder för att minska denna problematik.

En snabb åtgärd, som förvaltningen avser införa i anslutning till införandet av 30 km/h enligt förslaget, efter förslag från och dialog med polisen, är att införa förbjuden U-sväng på ett antal platser. Beslut om denna reglering sker via delegation. Problematiken tas också med i aktuella förstudier i området som Amiralsgatan och Föreningsgatan för att se hur utformningen kan bidra till att minska problematiken. Det är ett arbete som görs nu men som får effekt först efter att projekten genomförts.

En annan åtgärd som utreds och som skulle kunna vara möjlig att införa på relativt kort sikt är att förbjuda motorfordonstrafik på visa gator eller områden vid särskilda tider på dygnet. Ytterligare åtgärd som studeras och eventuellt skulle kunna införas på medellång sikt är införandet av miljözon 3 inom ett område eller på enskilda gator.



Förvaltningen ser också på möjligheten till att köpa in och sätta upp utrustning som kan mäta bland annat ljud från enskilda fordon. I dagsläget går det dock inte att bötfälla störande ljud baserat på denna typ av mätningar i Sverige. Tekniken finns dock och används i andra EU-länder för att bötfälla fordon. Här skulle lagstiftningen behöva påverkas för att enklare kunna bötfälla de som medvetet skapar störande ljud. Bötfällande av både buller och hastighet hade underlättats om fordonsägaren kunde bötfällas istället för föraren.

På sikt skulle också ombyggnad av vissa utsatta gator, som t.ex. Bergsgatan kunna bli aktuell.

## **Ansvariga**

[Här kommer namnet på de chefer som i systemet har godkänt ärendet inför nämnd att hämtas in automatiskt. Du behöver bara skriva något under denna rubrik om du INTE kommer att få ärendet godkänt digitalt.]