



Tjänsteskrivelse

Datum

2025-05-23

Vår referens

Karl Thurén

Trafikplanerare

karl.thuren@malmo.se

Remiss - Motion Anton Sauer (C) och Martin Molin (C) om att förbättra för cyklister på Kalendegatan, STK- 2025-295 TN-2025-371

Sammanfattning

En motion har inkommit till kommunfullmäktige om att ge tekniska nämnden uppdrag att anpassa Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsngatan för cyklister.

Förvaltningen ser att cykelstråket i Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsngatan idag fyller en viktig funktion att koppla ihop Malmö C och södra innerstaden men även fördela cykeltrafiken till och inom centrum från övriga Malmö. Denna funktion gör cykelstråket till det mest använda i centrum av cyklister. Det förväntas att Kalendegatan kommer vara ett lika viktigt cykelstråk även i framtiden då det saknas attraktiva alternativ. Kalendegatan mfl är idag reglerade som gågata eller gångfartsområde vilket är olämpligt för ett cykelstråk. Den befintliga utformningen, med längsgående indelning av ytor med olika beläggningsmaterial, uppmuntrar till en uppdelning av trafikanter i gatan vilket stärker funktionen som cykelstråk och att regleringen bör ses över. Den befintliga beläggningen är dålig och förekomsten av motorfordon i gatorna bör utredas.

Förvaltningen föreslår att ges i uppdrag att omreglera Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsngatan till cykelgator och i samband med omreglering utreda förekomsten av motorfordon i gatorna. Ett projekt för att förbättra beläggningen på stråket finns i förvaltningens investeringsportfölj men är inte planerat att genomföras under innevarande budgetperiod. I samband med att beläggningen så småningom förbättras kan eventuellt förändringar i stråkets utformning göras som stärker cykelstråket och samtidigt tillgodoser god standard för gående.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag till yttrande, samt
att föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad.



Beslutsunderlag

- Motion Anton Sauer (C) och Martin Molin (C) om att förbättra för cyklister på Kalendegatan
- G-Tjänsteskrivelse TN 250527 Remiss - Motion Anton Sauer (C) och Martin Molin (C) om att förbättra för cyklister på Kalendegatan
- Förslag till yttrande TN 250527 Remiss - Motion Anton Sauer (C) och Martin Molin (C) om att förbättra för cyklister på Kalendegatan, STK-2025-295

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2025-05-27

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

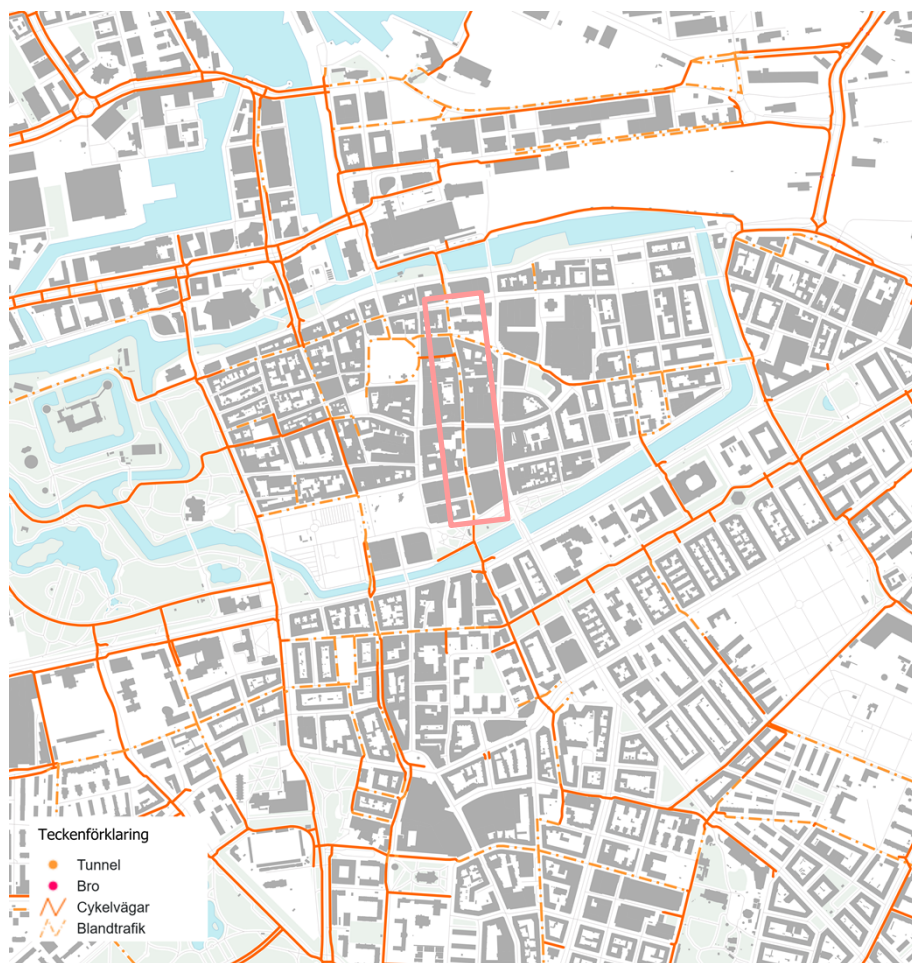
Ärendet

En motion har inkommit kommunfullmäktige om att ge tekniska nämnden uppdrag att anpassa Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsngatan för cyklister.

I motionen pekas dessa gator ut med syfte att förbättra säkerhet, framkomlighet och komfort för cyklister genom cykelanpassningar. Tjänsteskrivelsen kommer beskriva stråkets roll för cykelvägnätet, brister och möjligheter med gatan.

Malmö stads cykelvägnät är begränsat i sin utbyggnad i centrala Malmö. Det befintliga nätet ligger främst i mer trafikerade gator utanför centrala Malmö och i parkmiljö.

Cykelbanor har adderats i gator eller på nya platser som byggts om (Triangelstationen, Davidshallsgatan, kanalstigen mm). För att ge ett sammanhängande cykelvägnät rekommenderas cykling i blandtrafik på Kalendegatan enligt cykelkartan vilket bidragit till utvecklingen av ett cykelstråk.

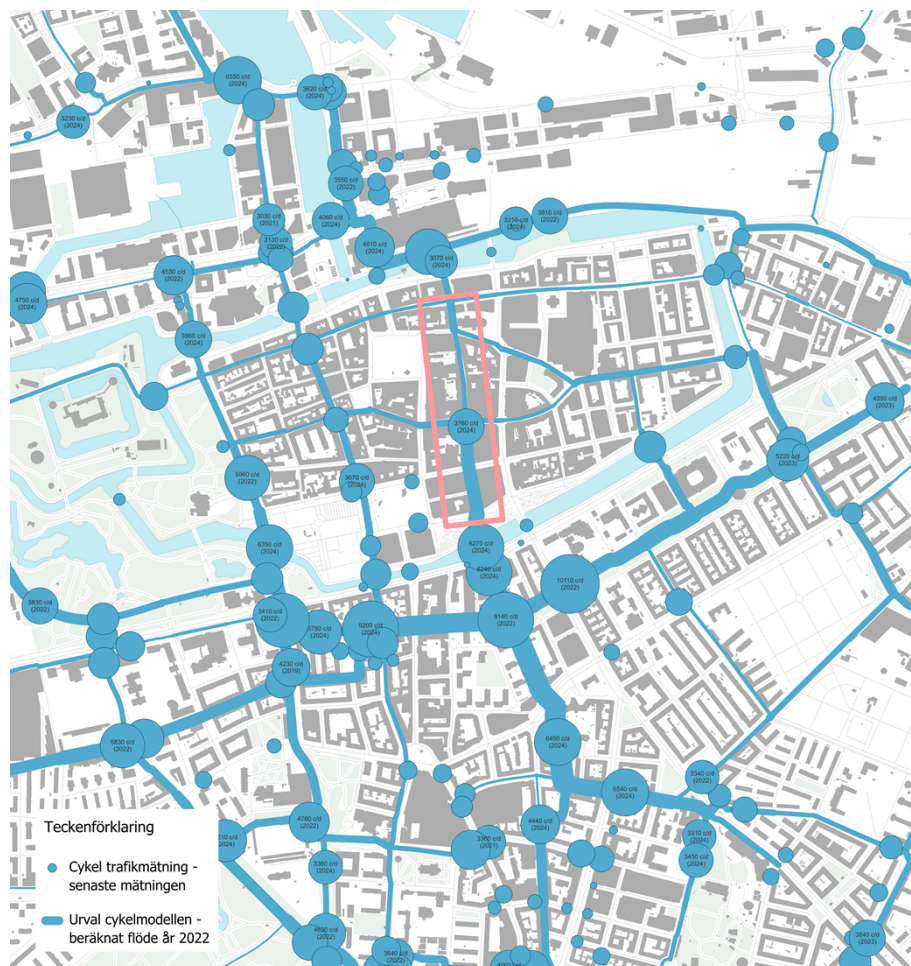


Figur 1. Cykelvägnätet i Malmö. Markering av Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsgratan.

Det finns i dagsläget två nord-sydliga stråk genom den gamla staden; Davidshallsgatan-Engelbrektsgatan-Malmö live/Universitet och Kaptensgatan-Kalendegatan-Malmö C (Nyhamnen). Mätningar visar att flödet är högst på Kalendegatanstråket med mellan 3000 – 6300 c/d beroende på del av sträckan. Förutom att förbinda Malmö C med södra innerstaden och sydöstra Malmö så ligger viktiga noder på stråket som förbinder cykelvägnätet och fördelar cyklister inom hela centrala Malmö. Noder med avgörande betydelse för cykelvägnätet finns på Malmö C (Norra Vallgången), Kungsgatan och Spångatan. Utöver det finns viktiga noder innanför kanalen i Själbodgatan och Baltzarsgatan.

För att cykeltrafiken ska kunna bevara sin roll och utvecklas i Malmö behöver Kalendegatanstråket vara tillgängligt och attraktivt för cyklister då det saknas alternativ att passera gamla staden som är lika konkurrenskraftiga. I takt med att det blir fler medborgare i Malmö kommer även detta stråk att bli mer belastat. För att hantera dagens och framtidens flöde av cyklister behöver Kalendegatanstråket vara

kapacitetsstarkt. Det pågår också en dialog med Arkadstaden (fastighetsägare längs med stråket) om förbättringar av gatumiljön.



Figur 2. Flöden av cyklister från mätningar i punkter (cirkelarna blir skalar med flödet) och beräknat flöde på länkar i cykel- och vägnät enligt Malmö stads cykelmodell (urval av länkar med högre flöden). Markering av Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsgatan.

Kalendegatanstråket har i dagsläget flera olika regleringar. Södra halvan av Malmborgsgatan och Kalendegatan mellan Baltzarsgatan och Stora Nygatan är gångfartsområde medan övriga delar av stråket är reglerat som gågata. Gångfartsområde infördes på Kalendegatan år 2009 tillsammans med gågata och gångfartsområde på Malmborgsgatan. Gågata infördes på Göran Olsgatan och Kalendegatan år 2010.

Det kan noteras att vid tidpunkten för införandet av dessa regleringar saknades en reglering för cykelgata som kom först 1 dec 2020. Den nya regleringsformen cykelgata innebär att:

- Fordon inte får föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen



- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser
- En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken
- En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna korsen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata
- Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke

Det finns i dagsläget ingen cykelgata i Malmö, förutom en reglerad del på Ribersborgsstigen. Förvaltningens inriktning är att cykelgata ska användas där flöden av cyklister är höga nog att motivera en cykelbana men utrymmet för denna saknas i gaturummet. Det kan betraktas som ”en cykelbana mitt i gatan där lite biltrafik kan tillåtas”. Flödena för cykeltrafiken ska vara högre än motorfordonstrafiken, helst ett cykelflöde dubbel så stort som motorfordonstrafik. Vidare bör motorfordon inte överstiga 2000 f/d på en cykelgata. Mätningar för motorfordon på Kalendegatan har inte utförts sedan år 2011 men bedöms inte ha förändrats kraftigt sedan dess. De senaste mätningarna visar på ca 1000 f/d på Kalendegatan.

Regleringen med gågata och gångfartsområde på Kalendegatanstråket har haft till syfte att styra bort biltrafik och få ner dess hastigheter. Även på intilliggande gator har reglering använts för att styra trafiken. Väster om stråket ligger Södergatan/gågatan där fotgängare är tydligt prioriterade och till öster i Djäknegatan prioriteras busstrafik med busskörfält.



Figur 3. Trafikregleringar på gator centralt i Malmö. Markering av Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsngatan.

Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsngatan har idag en beläggning med smågatsten och granithällar. Gaturummets bredd varierar på Kalendegatan mellan 10-13 m medan det är något bredare på Malmborgsgatan med 15-17 m brett gaturum. Centralt i gaturummet så är plan smågatsten lagd med syfte att ge en mer komfortabel yta för fordon och därmed styra fordon hit, både cykel och motorfordon. Denna centrala ”köryta” är antingen indelad i en hel yta om 4 meters bredd eller två ytor på ca 2 meters bredd. Denna beläggning är i dåligt skick i dagsläget. Angöringsfickor, ytor för cykelparkering eller sittplatser är placerade utmed stråket och sidoförskjuter då körytan. Utmed den plattare körytan ligger vanlig gatsten och längsgående granithällar.

Utformningsmässigt är indelning av gaturummet med en 4 m köryta, möbleringszon och separerad yta för gående är i linje med rekommendationer för cykelgators utformning enligt holländska designmanualen för cykelinfrastruktur (CROW).

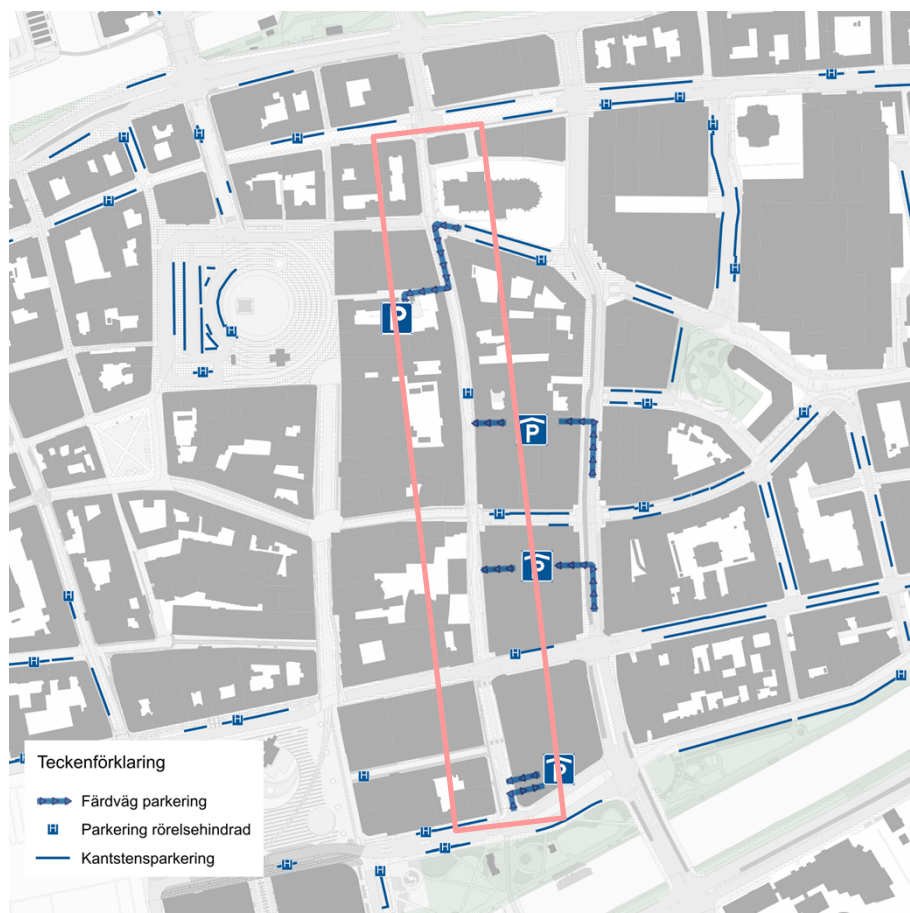


Figur 4. Bredd på gaturummet och körytan med plan smågätsten kan utläsas med brun linje. Markering av Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olgatan

Till skillnad från Södergatan (gågatan), som endast har leveranser med motorfordon, så finns behov av viss tillgänglighet för allmän trafik på Kalendegatan och Malmborgsgatan. Anledningen är tillgängligheten till parkeringshus och markparkering. Det förklarar varför delar av dessa gator är gångfartsområde. Det finns även två platser för rörelsehindrade att stå på Kalendegatan.

Hansa parkeringshus har 280 platser, Citygaraget har 278 platser och Von Conow har 542 platser vilket ger totalt 1100 parkeringsplatser i parkeringshusen mellan Kalendegatanstråket och Djäknegatan.

Förutom fordonsrörelser från parkeringsgaragen så finns flera verksamheter längs gatan som får leveranser och behöver angöring.



Figur 5. Parkering på gata, parkering för rörelsehindrad, parkeringshus och markparkering. Färdväg från markparkering och parkeringshus markerad. Markering av Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsgatan.

Kalendegatanstråket kommer i mindre utsträckning påverkas av storstadspaketet genom ombyggnad av korsningarna med Stora Nygatan och Lilla Nygatan. Viktigare är att Djäknegatans ombyggnad inom storstadspaketet inte möjliggör längsgående cykelbana i gatan. Det bekräftar att Kalendegatan även i framtiden kommer utgöra ett huvudstråk för cyklister.

Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsgatan är det huvudsakliga cykelstråket genom gamla staden och kommer att behöva ha denna funktion även framåt. Utformningen av gatorna uppmuntrar till en uppdelning av trafikanter med cyklister och motorfordon centralt på den planare ytan och gående på granitbänklarna. Med funktionen som cykelstråk och den befintliga utformningen bedöms det inte lämpligt att gatorna fortsättningsvis är reglerade som gågata och gångfartsområde. Både gågatan och gångfartsområde bör användas där fotgängaren kan ta det mesta av gaturummet i anspråk och då kan ytan inte delas med ett cykelstråk. Standarden på beläggningen är vidare i dåligt skick och motorfordonens behov av tillgänglighet i gatorna samt



interaktionerna mellan oskyddade trafikanter och motorfordon från parkeringshusen bör utredas.

Det föreslås att förvaltningen ges i uppdrag att omreglera Kalendegatan, Malmborgsgatan och Göran Olsgatan till cykelgator och i samband med omreglering utreda förekomsten av motorfordon i gatorna. Ett projekt för att förbättra beläggningen på stråket finns i förvaltningens investeringsportfölj men är inte planerat att genomföras under innevarande budgetperiod. I samband med att beläggningen så småningom förbättras kan eventuellt förändringar i stråkets utformning göras som stärker cykelstråket och samtidigt tillgodoser god standard för gående.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör