



Tjänsteskrivelse

Datum

2025-11-25

Vår referens

Jesper Nordlund

Trafikplanerare

jesper.nordlund@malmo.se

Malmöinitiativ Cykelbana på Hohögsgatan för säkrare skolväg EF20250080

TN-2025-780

Sammanfattning

Malmöinitiativ föreslår anläggande av cykelbana och fler cykelöverfarter på Hohögsgatan mellan Västra Skrävlingevägen och Videdalsvägen. Sträckan är inte identifierad som ett prioriterat cykelstråk. Förvaltningen föreslår således att tekniska nämnden avslår Malmöinitiativet.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag till yttrande, samt

att avslå Malmöinitiativet.

Beslutsunderlag

- [Här kommer namnet på de handlingar som ligger till grund för beslutsförslaget hämtas in automatiskt. Du behöver inte skriva något under denna rubrik.]

Beslutsplanering

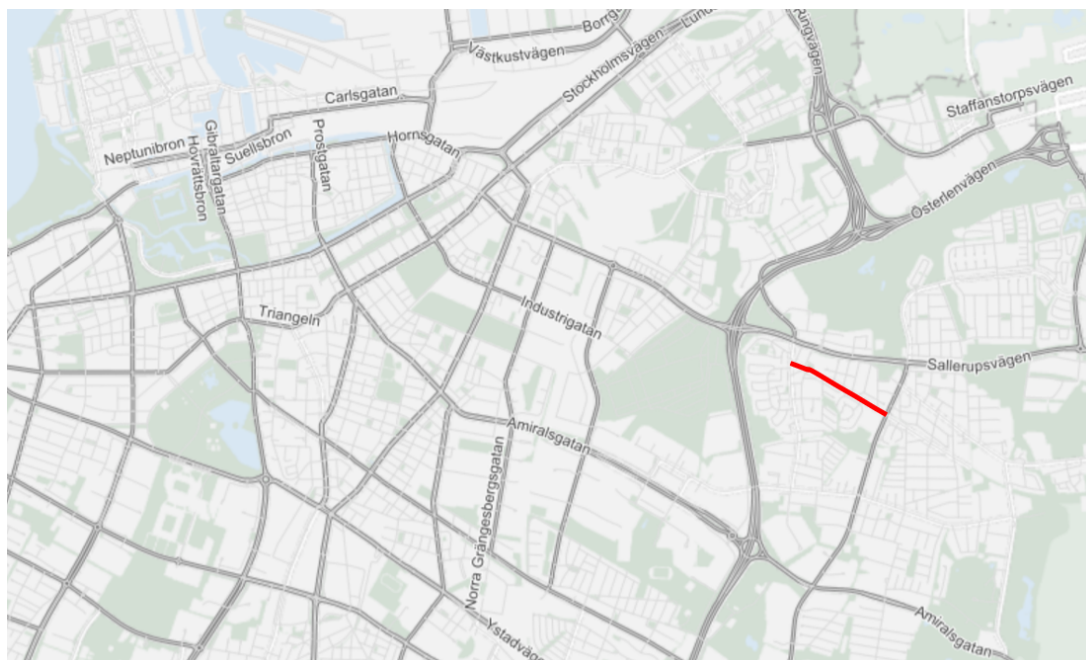
Tekniska nämndens trafikutskott 2025-12-02

Beslutet skickas till

Malmöinitiativet

Ärendet

Ett Malmöinitiativ har inkommit i vilket cykelbana samt fler cykelöverfarter föreslås på Hohögsgatan, avseende sträckan mellan Västra Skrävlingevägen och Videdalsvägen. Förslagsställaren menar att både vuxna och barn cyklar vägen till skola och bibliotek, och att vägen är trång och otrygg.



Figur 1 Höllögsgatan mellan Västra Skrävlingevägen och Videdalsvägen.

Fatighets- och gatukontoret har gjort ett omfattande analysarbete för att kartlägga brister och behov i cykelvägnätet, och därmed kartlägga vilka behov som finns av utbyggnad och reinvestering i cykelinfrastruktur. Baserat på denna kartläggning av brister och behov i cykelvägnätet, samt utifrån de mål staden har antagit om framtida resande med cykel, har förvaltningen utpekat ett framtidsnät med såväl nyinvestering där vi idag saknar cykelkopplingar som reinvestering där kvaliteten på cykelkopplingen idag är bristfällig eller kapaciteten inte räcker till.

Analysarbetet ger en struktur för förvaltningens planering och hjälper oss att prioritera mellan möjliga investeringar. Aktuell sträcka på Höllögsgatan mellan Videdalsvägen och Västra Skrävlingevägen är inte ett utpekat stråk i denna analys. Denna sträcka ingår inte som del av supercykelstråket mellan Bara och Malmö, vilket däremot Höllögsgatan öster om Videdalsvägen gör. Däremot är den identifierad som ett stråk där cykling i blandtrafik ska främjas. I och med att tre hastighetssäkringar anlades längs sträckan för ett par år sedan, anses detta behov vara tillgodosett. Behoven är många och ambitionen att tillföra ny och förbättrad cykelinfrastruktur finns på många håll i staden.



Figur 2 Hoböggatan i korsning med Hjortrongatan.



Figur 3 Hoböggatan vid busshållplatsläge.

Körbanan uppgår till 9 m mellan kantstenar, och totalt utrymme mellan fastigheter är endast 14 m. Idag går det stadsbusstrafik längs med sträckan och finns således hållplatslägen på sträckan som är utrymmeskrävande, liksom hastighetssäkrade övergångsställen. Körbana med busstrafik i båda riktningar behöver vara minst 7,0 m och en dubbelriktad cykelbana inklusive skiljeremsa (betongkantstöd) behöver minst vara 3,0 m. Därtill kräver hastighetssäkrade övergångsställen, hållplatslägen och



passager över anslutande gator ytterligare utrymme i gaturummet. Således är det inte görbart att inom befintligt gatuutrymme avgränsa en dubbelriktad cykelbana genom en enklare åtgärd utan det skulle kräva en mer omfattande och kostsam ombyggnad.

På sträckan finns tre hastighetssäkrade övergångsställen, vilka anlades för ett par år sedan. Dessa bidrar till att sänka hastigheten i körbanan. Anslutande gång- och cykelbana finns vid Polarvidegången på södra sidan om Hohögsgatan, men det finns ingen mottagande cykelbana på norra sidan om gatan. En cykelöverfart behöver ha anslutningar med cykelbana på respektive sida om överfarten, vilket inte finns på aktuell sträcka. Således finns ingen anledning, eller utrymme, att bygga om den nyligen anlagda hastighetssäkringen för att inrymma cykelöverfart som inte landar i någon cykelbana på norra sidan.



Figur 4 Översikt över aktuell sträcka (svart streckad markering). Orange heldragna linjer anger cykelbanor, orange streckade linjer anger i cykelvägnätet utpekade sträckor för cykling i blandtrafik, och röda punkter visar de tre nyligen anlagda hastighetssäkringarna på avsedd sträcka.

Med anledning av ovanstående bedöms inte aktuell sträcka längs med Hohögsgatan vara prioriterad för utbyggnad av separerad cykelbana eller cykelöverfarter, varför förvaltningen föreslår att föreliggande Malmöinitiativ avslås.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör