Malmö stad
Fastighets- och gatukontoret

Tjänsteskrivelse

Datum
2026-11-24
Vår referens
Katarina Evanth
Trafikplanerare
katarina.evanth@malmo.se

Utvidgning av området med 30 km/h i centrala Malmö 2027-2030

TN-2026-2903

Sammanfattning

En hastighetssänkning bidrar till att nå mål i både Malmö stads översiktsplan (ÖP) och trafik- och mobilitetsplan (TROMP) samt de nationella målen i Nollvisionen och flera av de globala målen för hållbar utveckling. Åtgärden bidrar till ökad trafiksäkerhet, minskat buller och minskad miljöpåverkan, förbättrad framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt ökad trygghet för framför allt fotgängare och cyklister.

En utvidgning av 30-området är även ett viktigt verktyg för att minska genomfartstrafiken genom centrum, genom att skapa en lugn trafikzon i stadens centrala delar. Hänsyn tas till kollektivtrafiken både i planering och genomförande.

Förvaltningen fick i juni 2024 i uppdrag av tekniska nämnden att komma med förslag på hur 30-zonen i centrum kan utvidgas. Den nuvarande 30-zonen innefattar sedan år 2024 delområdena Möllevången, Rådmansvågen, Davidshall, Lugnet och delar av Södervärn. Under 2026 tillkommer barnstadsdelen Norra Sofielund, Västra och delar av Östra Sorgenfri. Sedan tidigare har gator runt grundskolor, sjukhusområdet och de större parkerna en hastighetsbegränsning till 30 km/h. Ett muntligt informationsärende om 30-zonen hölls i TRU 2025-05-06.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

- att godkänna förvaltningens förslag på inriktning för en första etapp av utvidgning av ny hastighetsgräns på 30 km/h i delområdena Västra hamnen, Gamla staden, och delar Ribersborgsstranden, Ribersborg, Inre hamnen och Malmöhus under 2027, samt
- att godkänna förvaltningens förslag på inriktning för en andra etapp av utvidgning av ny hastighetsgräns på 30 km/h i delområdena Södervärn, Södra

Sofielund, Slussen, Östervärn, Rörsjöstaden, Värnhem och på Föreningsgatan inom delområde Lugnet under 2027, samt

- att förvaltningen i slutet av 2027 ska återkomma till trafikutskottet gällande förslag på fortsatt etapputvidgning av 30-zonen, samt
- att överlämna ärendet till fastighets- och gatudirektören för erforderliga beslut om lokala trafikföreskrifter.

Beslutsunderlag

- G- Tjänsteskrivelse TRU261201 Utvidgning av området med 30 km/h i centrala Malmö 2027-2030
- Förhandsremiss till Polismyndigheten avseende förslag till införande av 30 km/tim

Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2026-12-01

Ärendet

Bakgrund

Förvaltningen fick i samband med tekniska nämndens möte den 14 juni 2024 i uppdrag av tekniska nämnden att komma med förslag på hur 30-zonen som infördes i juni 2024 kan utökas.

En hastighetssänkning bidrar till att nå mål i både Malmö stads översiktsplan (ÖP) och trafik- och mobilitetsplan (TROMP). Dessa mål handlar om att öka trafiksäkerheten, ge minskad buller- och miljöpåverkan samt att öka framkomligheten och tryggheten för framför allt oskyddade trafikanter. En utvidgning av 30-området är även ett verktyg för att skapa en lugn trafikzon, vars syfte är att öka trafiksäkerheten och förbättra miljön i form av buller samt minska genomfartstrafiken genom centrum. Hänsyn tas till kollektivtrafiken både i planering och genomförande.

Att sänka hastigheten till 30 km/h i tätorterna ligger i linje med arbetet med Nollvisionen, som är grunden till stadens egna riktlinjer. Målet med nollvisionen är att minska antalet allvarligt skadade och dödade. En sänkning från 40 till 30 km/h minskar risken för dödlig utgång vid en kollision med oskyddad trafikant avsevärt och ger bättre förutsättningar för gång-, cykel- och stadslivsmiljöer. Om hastighetsbegränsningen är 30 km/h hinner fler förare reagera och sänka farten eller stanna snabbt. Utformningen av infrastrukturen är också viktig för regelefterlevnaden.

En generell hastighetssänkning till 30 km/h i tätort bidrar även till de globala hållbarhetsmålen och framför allt till mål 3 (”God hälsa och välbefinnande”) och mål 11 (”Hållbara städer och samhällen”) genom ökad trafiksäkerhet, minskat buller och

förbättrade förutsättningar för gång och cykling. Åtgärden kan även bidra till mål 13 (”Klimatåtgärder”) genom att främja hållbara resval.

Tjänsteskrivelsen innehåller dels förslag till två utvidgningsetapper under 2027 inom den planerade lugna trafikzonen i centrala Malmö, dels ett preliminärt utkast för de kommande etapperna för utvidgningen inom hela den lugna zonen under åren 2028–2030.

Lugn trafikzon

Förvaltningen har, som en del i arbetet med att nå målsättningarna i TROMP och ÖP, tagit fram en trafiknätsplan med syftet att minska biltrafiken i och genom centrala delarna av Malmö, se



Figur 1. Planen omfattar en lugn trafikzon i stadens centrala delar med radiella stråk för matning av trafik ut till ringvägarna. Detta arbete togs upp i ett muntligt informationsärende i TRU 2025-05-06. Se även gränsen för den lugna trafikzonen i Figur 2.



Figur 1 Trafiknätsplan som bland annat visar gränsen för den lugna trafikzonen och de radiella stråken för matning av trafik till ringvägarna.



Figur 2. Den lugna trafikzonen i centrala Malmö med hastighetsgräns 30 km/h som planeras vara helt klar till år 2030. Som ses ingår gatorna på randen i den lugna zonen, det vill säga Köpenhamnsvägen, John Ericssons väg, Ystadvägen, Lantmannagatan, Nobeltorget och Nobelvägen samt en del av Hornsgatan.

Den lugna trafikzonen bygger på en generell skillnad i hastighetsgränsen – och därmed den faktiska hastigheten – innanför respektive utanför zonen. Denna skillnad tillsammans med andra reglerings- och utformningsåtgärder, som exempelvis enkelriktning och avstängning av delar av gator för biltrafik, är avgörande för att minska genomfartstrafiken i centrala Malmö. Bilister ska på så sätt välja det yttre trafiknätet om de vill ta sig mellan två områden som ligger långt från varandra. Principen är att främst huvudgatunätet får 30 km/h, medan delar av lokalgatunätet är utformat för en lägre faktisk hastighet.

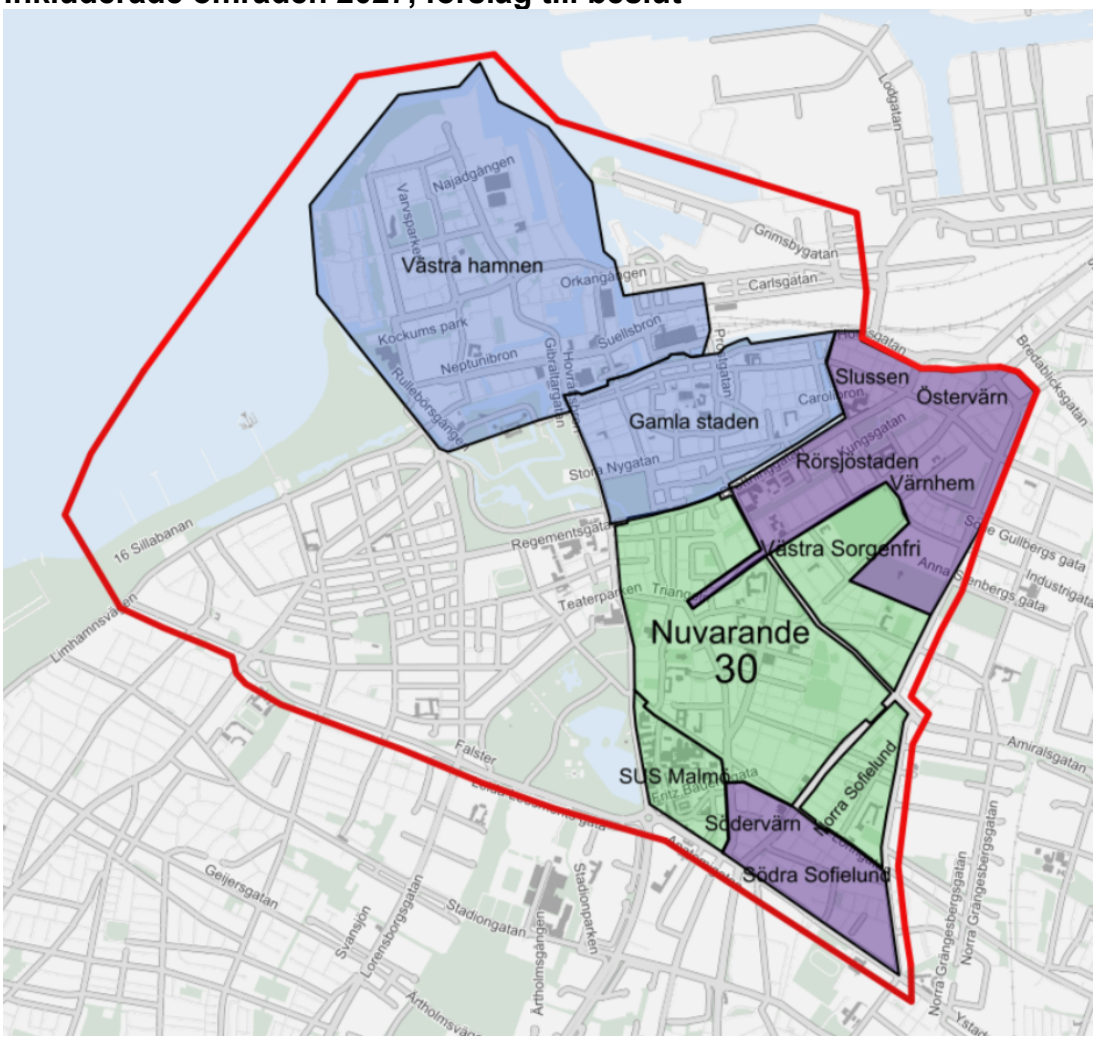
Som ett verktyg för att nå målet om färre allvarligt skadade och dödade med hjälp av ett lugnare trafiktempo och mindre genomfartstrafik, föreslås att den nya bashastigheten i zonen ska vara 30 km/h, med undantag för befintliga gågator och gångfartsområden.

För att genomföra förändringen krävs en etappvis utvidgning av de befintliga 30-områdena. Trafiksignaler behöver anpassas, vägmärken bytas ut och kollektivtrafikens trafikering ses över.

Det bör nämnas att Norra Sofielund har fått, och Västra Sorgenfri kommer att få, 30 km/h som hastighetsgräns på flertalet gator genom beslut i TRU i maj respektive oktober 2026. I Västra Sorgenfri har åtgärder genomförts för att öka tryggheten och vistelsekvaliteterna för gående och cyklister. Även delar av Östra Sorgenfri ingår i trygghetsskapande stråk kopplat till Västra Sorgenfri, och får därför 30 km/h på Spånehusvägen enligt tidigare beslut.

Nedan, i Figur 3, ses nuvarande 30-zon i grönt och förslagen för utvidgning under 2027 i blått respektive lila.

Inkluderade områden 2027, förslag till beslut



Figur 3. Dagens 30-zon i grönt. Förslag på utvidgning av etapp 1i blått till tidtabellskiftet i juni och etapp 2 i lila till tidtabellsskiftet i oktober 2027. Observera att detta är en schematisk skiss och alla befintliga 30 vid skolor och i parkerna finns ej redovisade.

I förslag till beslut påbörjas första etappen av utvidgningen av 30 km/h i juni 2027, och en andra etapp i oktober 2027, båda i samband med tidtabellsskiften för Skånetrafiken. Skälen för att utvidga i två etapper är bland annat att Skånetrafiken behöver tid att anpassa trafiken, projektering av trafiksignaländringar behöver göras och att kommunteknik behöver tid för skyltning samt anpassning av trafiksignaler. Varje delområde behöver dessutom, förutom lokala trafikföreskrifter och vägmärken, också utredas gällande lämplig hastighet i detalj, gata för gata.

Förslaget innebär att etapp 1 införs i juni 2027 i Gamla staden och Västra hamnen samt delar av området kring Inre hamnen och Malmöhus. Den norra utvidgningen skapar ett

sammanhängande område med lägre hastighet genom den centrala delen av staden, vilket minskar attraktiviteten för genomfartstrafik.

Detta ska ge ökat incitament att använda motorvägarna runt staden, eller att använda hållbara färdmedel. Etapp 1 har även valts ut för sina naturliga vattengränser och för att bygga vidare på befintliga 30-området i city och i parkerna. Gatorna har i huvudsak en utformning som signalerar lägre hastigheter och utgörs i stora delar av områden med många fotgängare och cyklister i behov av täta korsningspunkter.

Etapp 2 föreslås genomföras i oktober 2027 i Rörsjöstaden, delar av Värnhem, Östervärn och Slussen respektive Södra Sofielund och resten av Södervärn. I dessa områden är hastigheterna generellt sett redan låga och när de är genomförda innebär det att nästan hela den östra delen av den lugna zonen har 30 km/h som hastighetsgräns.

Exakta gränser för etapp 1 och 2 är inte klara utan behöver ytterligare studeras så att trafiksignaler med mera kan samordnas effektivt.

Sammanfattningsvis

Etapp 1

- Gamla staden har många befintliga lågfartsgator och naturlig kanalgräns som förenklar införandet.
- Västra hamnen, delar av Inre hamnen samt Malmöhus, hänger ihop med Gamla stadens trafiksystem, tidigare 30-område och har naturliga gränser som förenklar införandet.
- Tekniskt krävande då det är många trafiksignaler som behöver omprogrammeras.

Etapp 2

- Rörsjöstaden
- Delar av Värnhem
- Östervärn
- Slussen

Områdena har redan förhållandevis låga reshastigheter och en tät stadsmiljö med många gående och cyklister, vilket gör dem lämpliga för införande av 30 km/h.

De flesta huvudgatorna inom områdena i etapp 1 och 2 kan inkluderas i sänkningen från 40 till 30 km/h. Detta gäller de huvudgator eller sträckor av huvudgator som inte bedömts påverkas för negativt för Skånetrafikens bussar. Huvudgator som inte signalerar 30 km/h genom utformning eller som byggs om i ett senare skede kommer inte att inkluderas i genomförandet av etapp 1 och 2. Några huvudgator föreslås tills vidare behålla hastighetsgränsen 40 km/h (ungefärlig utbredning):

- Hornsgatan
- Norra Vallgatan, öster om S:t Gertrudsgatan

- Amiralsgatan söder om Bergsgatan, med undantag för Nobeltorget (redan 30)
- Nobelvägen söder om Industrigatan
- Ystadvägen

Kostnad för etapp 1 och 2

Kostnaden för skyltning bedöms till cirka 600 000 kronor. Kostnader för signalanpassningar utreds vidare. Nya vägmarkeringar med 30 km/h tillkommer. Kostnaderna är preliminära och är planerade i förvaltningens budget för 2027.

Dialog Skånetrafiken och remiss Polismyndigheten

Skånetrafiken har haft möjlighet att yttra sig och hade initialt farhågor dels kring kostnadsökningar för ökad körtid, dels försämrad framkomlighet. Dessa farhågor byggde främst på misstolkningar av gränsdragningar för den lugna trafikzonen samt att de trodde att alla gator i hela den lugna zonen skulle regleras till 30 km/h direkt.

Förvaltningens bedömning utifrån beräkningar är att den samlade påverkan på restiderna blir begränsad. Dialog med Skånetrafiken pågår om ett antal specifika huvudgator för etapp 1 och 2 för 2027 och kommer fortgå kring kommande etapper till år 2030. Alla huvudgator i lugna zonen, där kollektivtrafiken i huvudsak går, ska på sikt ingå i 30-området. Som nämnts ovan föreslås de sträckor som är känsliga för kollektivtrafikens framkomlighet, eller som har ett formspråk som inte understödjer en låg hastighet idag, undantas i utvidgningen 2027.

Polismyndigheten har getts tillfälle att yttra sig under november månad.

Inriktning för utökning av 30-zonen 2028–2030

Nedan, i Figur 4, visas en översiktlig och preliminär plan för utvidgningen av 30 km/h för hela den lugna trafikzonen mellan 2027–2030. Denna kan komma att justeras efterhand både vad gäller gränser som ordningsföljd. Påverkande faktorer är när huvudgator har byggts om samt exploateringar eller andra åtgärder i staden som kan ge en omprioritering. Som för etapp 1 och 2 under 2027 kommer 30 km/h generellt sett att införas för varje område i den mån det bedöms möjligt. Dock kommer inte 30 km/h att införas på huvudgator eller sträckor av huvudgator som planeras byggas om förrän ombyggnationen är klar. Huvudgator som genom sin nuvarande utformning inte ger tillräckligt stöd för en hastighetsgräns på 30 km/h, och där några ombyggnadsåtgärder inte är planerade, undantas i detta skede från de föreslagna 30-områdena. Skälen till att vänta med införandet för dessa sträckor är bland annat att Skånetrafikens verksamhet kan påverkas i större omfattning och de behöver tid att planera för eventuellt extra turer. Förvaltningen bedömer även att acceptansen hos Malmöborna kan bli större vid genomförandet av de svåraste sträckorna sist då de vid det laget successivt har vant sig vid en sänkning av hastighetsgränsen.

Förvaltningen planerar att återkomma till TRU i slutet av 2027 för att presentera hur det har gått med första och andra etappen av utvidgningen under 2027, samt med en uppdaterad plan för de nästkommande etapperna för år 2028–2030.



Figur 4. Översiktlig preliminär indelning av årtal för införande av 30 km/h. Befintlig 30 km/h i ljusgrönt. Vissa huvudgator inom etapperna kan komma att få 30 km/h i ett senare skede.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef
Martin Lundin Avdelningschef
Tobias Nilsson Direktör