



Datum  
2023-05-17  
Vår referens  
Elin Areskoug  
Trafikplanerare  
elin.areskoug@malmö.se

## Tjänsteskrivelse

### **Utreda cykelbana på Rudbecksgatan TN-2023-827**

#### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden beslutade 2022-12-14 att ge förvaltningen i uppdrag att utreda Rudbecksgatan enligt nämndinitiativ från Centerpartiet. Förslaget omfattar nya cykelfält längs Rudbecksgatan som anläggs utan åverkan på kantsten och beläggning eller de långsgående bilparkeringarna. Syftet med utredningen är att kartlägga huruvida det är möjligt och lämpligt att anlägga cykelfält, likt de på Geijersgatan, på Rudbecksgatan samt till vilken kostnad detta kan göras.

Förvaltningen har utrett föreslagen sektion där hänsyn tagits till kostnad, genomförbarhet, effekter på stadens cykelnät, påverkan på kollektivtrafiken och trafiksäkerheten på sträckan. I jämförelse med Geijersgatan så har Rudbecksgatan en smalare körbana och trafikeras av stadsbusstrafik. Den breda körbanan på Geijersgatan i kombination med avsaknad av stadsbuss i linjetrafik möjliggjorde för en kostnadseffektiv implementering av cykelfält på sträckan. Med anledning av den samla körbanebredd på Rudbecksgatan så är det inte möjligt att applicera samma lösning här som på Geijersgatan.

För att nå en önskad effekt och skapa ett trafiksäkert och trafiktryggt cykelstråk samt bli ett komplement till stråket Riddaregatan-Vanåsgatan bedöms det krävas separerad cykelinfrastruktur av god standard med avseende på att gatan är relativt trafikerad och även är ett stadsbusslinjestråk. Detta skulle kräva en ombyggnad av gatan, flytt av kantsten, borttagning av långsgående bilparkering och betydande investeringar för att nå önskad standard. Givet dagens långsgående gatuparkering samt flertalet utfarter, korsningspunkter och hållplatser skulle cykelfält enbart fragmentariskt kunna anläggas. Utifrån dessa förutsättningar bedöms förslaget i initiativet inte skapa tillräckligt god trafiksäkerhet och trafiktrygghet på denna sträcka. Således föreslår förvaltningen att cykelkörfält på sträckan inte realiserar.

#### **Förslag till beslut**

Tekniska nämnden föreslås besluta  
att godkänna utredningen.

#### **Beslutsunderlag**

- C Nämndsinitiativ cykelkörfält Rudbecksgatan

- G-Tjänsteskrivelse TN 230530 Cykelkörfält på Rudbecksgatan

## Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2023-05-30

## Ärendet

### Syfte och bakgrund

Tekniska nämnden beslutade 2022-12-14 att ge förvaltningen i uppdrag att utreda Rudbecksgatan enligt nämndinitiativ från Centerpartiet.

Syftet med utredningen är att kartlägga huruvida det är möjligt och lämpligt att anlägga cykelfält, liksom de på Geijersgatan, på Rudbecksgatan samt till vilken kostnad detta kan göras. Förslaget omfattar nya cykelfält längs Rudbecksgatan som anläggs utan åverkan på kantsten och beläggning eller de längsgående bilparkeringarna. Utredningen har undersökt vilken funktion Rudbecksgatan skulle kunna spela i stadens cykelnät samt huruvida den utrymmesmässigt lämpar sig för implementering av cykelinfrastruktur.

## Nuläge

Rudbecksgatan ligger i sydvästra Malmö och sträcker sig mellan Linnégatan i väst och Lorensborgsgatan i öst. Den sammantagna bredden av gaturummet uppgår till cirka 15 meter, varav 9 meter utgörs av körbana för motorfordon. På vardera sida om gatan finns gångbanor om cirka 3 meter.

Figuren nedan är hämtad från Malmö stads översiktsplan antagen 2018. Figuren visar Rudbecksgatan i relation till andra cykelstråk, både befintliga och planerade, i dess närområde.



Figur 1. Rudbecksgatans läge i förhållande till andra cykelstråk i ÖP.

Rudbecksgatan trafikeras av stadsbusstrafiklinje 49 som avgår var 15:e minut i högtrafik. Längs med sträckan finns sju hållplatslägen (tre hållplatser samt en vars ena läge ligger på Rudbecksgatan). Gatan kan kategoriseras som en större lokalgata med trafikmängder om cirka 3200 f/d i väst och cirka 5200 f/d i öst. I den västra och östra delen av sträckan är hastigheterna generellt sett låga med en medelhastighet och 85-percentil under skyltad hastighet (40 km/h). Längs med sträckan är hastigheterna dock högre, vid Bispgatan är medelhastigheten 48 km/h och 85-percentil 55 km/h. Längs sträckan finns tre farthinder, dessa illustreras i figur 1 ovan. I anslutning till farthindren finns övergångsställen, utöver detta finns det även övergångsställen i anslutning till Bispgatan, Högestadsgatan, Bellevuevägen och Gamlegårdsvägen. De tre första är försedda med mittrefuger. Längsgående bilparkering är tillåten längs i princip hela gatan. Längs gatan finns ett flertal korsningspunkter med gator av olika dignitet. Det finns även ett stort antal utfarter från fastigheter längs med sträckan.

Idag saknas separerad cykelinfrastruktur längs Rudbecksgatan, den är inte heller utpekad som en framtida koppling i översiktsplanen. Norr om Rudbecksgatan finns ett blandtrafikstråk genom Vanåsgatan-Riddaregatan som ingår i stadens övriga huvudcykelnät. Vanåsgatan och Riddaregatan är mindre lokalgator med fordonsflöden om cirka 500–1000 f/d. Flertalet hastighetssäkringar finns längs stråket. Den högst uppmätta 85-percentilen på sträckan uppgår till 34 km/h.

Cirka 500 meter norr respektive söder om Rudbecksgatan löper delvis separerade cykelstråk. Längs Linnégatan, som Rudbecksgatan ansluter till i väst, kommer ny cykelinfrastruktur anläggas som kommer bli en del i stadens huvudcykelnät. I öst, mot Lorensborgsgatan, finns befintlig cykelinfrastruktur att ansluta till.

### **Framtida potential och konsekvensbeskrivning**

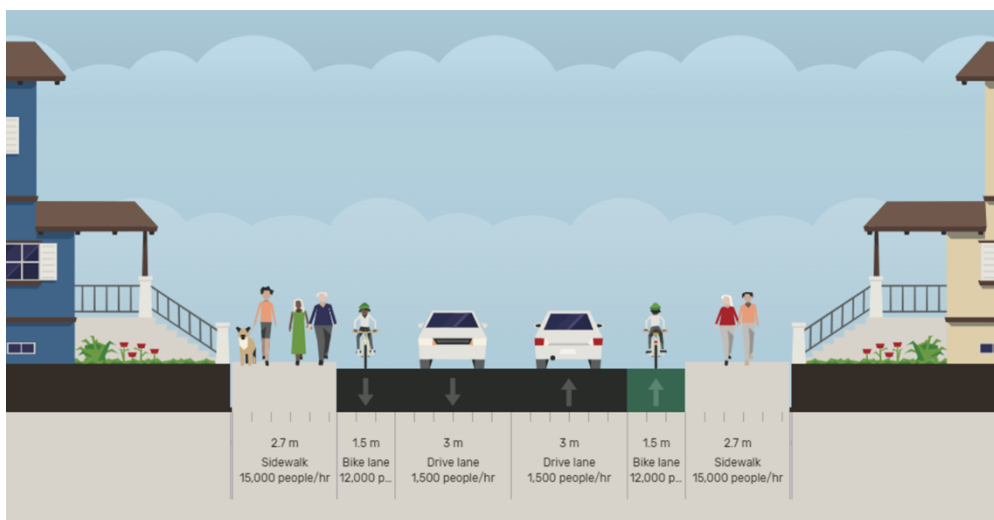
Sträckningen samt sektionen som har föreslagits i nämndinitiativet, och visas i figur 2 nedan, har utretts. Sett till maskvidden i det befintliga cykelnätet skulle Rudbecksgatan kunna vara ett positivt tillskott till cykelinfrastrukturen som binder samman Limhamn centrum med Kroksbäck. Sträckning är inte utpekad i översiktsplanen som prioriterad sträcka. Idag hänvisas cyklister till cykling i blandtrafik i stråket Riddaregatan-Vanåsgatan. Dagens förutsättningar för gatan är av sådan karaktär att förvaltningen bedömer att intentionen i nämndinitiativet inte kan uppnås längs sträckan.

För att nå en önskad effekt och skapa ett trafiksäkert och trafiktryggt cykelstråk samt bli ett komplement till stråket Riddaregatan-Vanåsgatan bedöms det krävas separerad cykelinfrastruktur av god standard med avseende på att gatan är relativt trafikerad och även är ett stadsbuslinjestråk. Detta skulle kräva en ombyggnad av gatan, flytt av kantsten, flytt av belysningsstolpar, borttagning av längsgående bilparkering och betydande investeringar för att nå önskad standard. Givet dagens längsgående gatuparkering samt flertalet utfarter, korsningspunkter och hållplatser skulle cykelfält enbart fragmentariskt kunna anläggas. Utifrån dessa förutsättningar bedöms förslaget i initiativet inte skapa tillräckligt god trafiksäkerhet och trafiktrygghet på denna sträcka.

Den föreslagna sektionen och körbanans smala utformning omöjliggör stadsbusstrafik i linjetrafik. Detta då körbanan är för smal för att tillåta möte mellan två stadsbussar. Att flytta stadsbusstrafiken bort från Rudbecksgatan skulle kraftigt påverka tillgängligheten till området

med kollektivtrafik.

Föreslagen sektion innebär att hela gatan måste förses med parkeringsförbud och all parkering i gatan måste upphöra, vilket omfattar drygt 300 platser.



Figur 2. Föreslagen sektion hämtad från nämndinitiativet.

En grov kostnadsbedömning av målning av cykelfält har genomförts, denna visar på en uppskattad kostnad för att enbart anlägga cykelfält om 300 tkr - 600 tkr. Utöver detta skulle förslaget kräva en ombyggnad av korsningen Rudbecksgatan/Linnégatan och flertal andra justeringar/ombyggnader som skulle innebära betydande investeringar som långt överstiger kostnaden som anges ovan. Förvaltningen har inte gjort djupare kostnadsbedömningar av en sektion med cykelfält då de negativa konsekvenserna av förslaget överstiger nyttorna. En ombyggnad av gatan med separerade cykelbanor skulle kosta mellan 30-50 miljoner och skulle även detta kräva att den längsgående bilparkeringen tas bort.

I jämförelse med Geijersgatan så är Rudbecksgatans sektion totalt sett lika bred. Dock ser fördelningen mellan ytorna annorlunda ut. Innan ombyggnad hade Geijersgatan en körbanebredd om cirka 11 meter till skillnad från Rudbecksgatans 9 meter. Den breda körbanan på Geijersgatan i kombination med avsaknad av stadsbuss i linjetrafik möjliggjorde för en kostnadseffektiv implementering av cykelfält på sträckan. Med anledning av den smalare körbanebredden på Rudbecksgatan samt trafikeringen av stadsbusstrafik så är det inte möjligt att applicera samma lösning här som på Geijersgatan utan att göra en större ombyggnation.

### Slutsats

Med anledning av det begränsade sektionsutrymmet, trafikmängderna och stadsbusstrafiken på Rudbecksgatan föreslår förvaltningen att cykelinfrastruktur på sträckan inte realiserar.

### Ansvariga

Christian Resebo Enhetschef  
 Anna Modig Avdelningschef  
 Tobias Nilsson Direktör