



GATUKONTORET

Cykelbokslut 2014





Innehåll

	Inledning	4
1	Projekt och åtgärder	5
1.1	Cykelvägar	6
	1.1.1 Kommande cykelbanor 2015.....	7
1.2	Utrustning	8
1.3	Trafiksäkra passager	9
1.4	Kampanjer	10
	1.4.1 Cykla fint.....	10
	1.4.2 Cykelsafari.....	10
	1.4.3 Pendla med cykel.....	10
	1.4.4 Utlåning av elcyklar.....	11
	1.4.5 Inga löjliga bilresor.....	11
1.5	Cykelparkering	12
	1.5.1 Bike & ride Malmö C.....	12
2	Cykelstaden Malmö 2014	13
2.1	Cykeltrafikutvecklingen	14
2.2	Så nöjda är Malmöborna	15
	2.2.1 Cykelparkering.....	15
	2.2.2 Cykelinfrastrukturen.....	15
2.3	Trafiksäkerhet	16
2.4	Trygghetsmätning	17
2.5	Kunskaper om Malmöcyklisten 2014	18
	2.5.1 Reseandelar.....	18
	2.5.2 De viktigaste åtgärderna enligt cyklisterna.....	18
	2.5.3 Cykelinnehav.....	19
	2.5.4 Om Malmöbon får bestämma framtidens innerstad.....	19
	2.5.5 Restid med cykel enligt Malmöbon.....	20
	2.5.6 Cyklisters tillgänglighet i Malmös gatunät.....	20
3	Fördjupning	21
3.1	Kunskapsstaden	22
	3.1.1 SKL:s Cykelkonferens 2014.....	22
	3.1.2 Studiebesök från när och fjärran.....	22
3.2	Cykelpendling	23

Inledning

Malmö stad arbetar med ambitionen att bli en internationellt erkänd cykelstad. Det är ett viktigt steg för att uppnå målsättningen om att bli en hållbar stad med en attraktiv stadsmiljö. Uppföljning av åtgärder och status för cykling är viktiga verktyg för att se att vi rör oss i rätt riktning och vårt arbete leder oss närmare målet. Med ett cykelbokslut samlas kunskaper om utvecklingen och ger förutsättningar för värdefulla reflektioner till det fortsatta arbetet.

Cykeltrafiken omfattas av flera planer och program med tydliga mål om utvecklingen för trafikslaget. Ytterst är det Malmö stads cykelprogram (2012-2019) som direkt styr arbetet med cykling i kommunen genom att samordna alla cykelåtgärder och sätta upp mål för cykeltrafiken.

►► 30 % andel cykelresor år 2018

Mål i Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019

Cykelbokslutet är uppdelat i tre delavsnitt som svarar för det Malmö stad tycker är viktigt att följa upp årligen för cykeltrafiken.

- Vad kommunen genomfört, i form av projekt och åtgärder, för att förbättra cykling i Malmö.
- En beskrivning av cykelstaden Malmö med statistik och undersökningar.
- En liten fördjupning i det övergripande arbete med cykelpendling och den samverkan och nätverkande man gjort under året.

MER ATT LÄSA :

Översiktsplan för Malmö

*Cykelprogram för Malmö Stad
2012-2019*

*Trafikmiljöprogram Malmö Stad
2012-2017*

1 Projekt och åtgärder

Ett cykelvägnät som håller hög kvalitet präglas av hög tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. För att nå dit måste cykelvägnätet utökas samtidigt som hela systemets funktion ska bli bättre för trafikanten. Malmö stad avsätter varje år stora resurser för att utveckla och förbättra trafiksystemet för cyklister. I Cykelprogrammet finns det utpekade förbättringsåtgärder för 400 miljoner kronor under programperioden.

I Cykelprogram för Malmö Stad 2012-2019 pekas fem åtgärdsområden ut som styr arbete med cykling i Malmö:

- ▶▶ Åtgärder som stärker Malmös profil som cykelstad.
- ▶▶ Driftsåtgärder för ökad trygghet och komfort.
- ▶▶ Övergripande infrastrukturåtgärder.
- ▶▶ Små infrastrukturåtgärder.
- ▶▶ Åtgärder för förbättrad cykelparkering.

I detta kapitel presenteras både de hårda och mjuka åtgärderna genomförda i cykeltrafiknätet under året.

1.1 Cykelvägar

ÅR 2014 HAR
MALMÖ STAD:

TOTALT 496 KM

**CYKEL-
INFRASTRUKTUR**

ÖVER 4 KM

NY CYKELBANA

Malmö stad bygger årligen ut cykelvägnätet för att skapa bättre förutsättningar för Malmöbor att cykla och göra cykling till ett mer konkurrenskraftigt trafikslag. Arbetet med att bygga ut cykelvägnätet sker dels utifrån cykelprogrammet där prioriterade länkar pekats ut och dels genom exploateringsprojekt i samband med genomförande av detaljplaner.

Malmö har redan i dag ett omfattande cykelvägnät med totalt 496 km cykelinfrastruktur, såsom cykelbanor, cykelvägar, gångfartsgator och cykelfält, vilket detaljerat kartlades under sommaren 2014. Nästan hälften av nätet är cykelbanor enligt Malmöstandard, det vill säga separering från biltrafik och fotgängare. Det är denna typ av cykelbana vi huvudsakligen utökar nätet med.

Under 2014 har Malmö stad färdigställt flera nya cykelbanor i staden, både i nyexploaterings områden och i befintlig miljö. Totalt har mer än 4 km nya cykelbana anlagts i befintlig miljö under året.

NYBYGGDA CYKELBANOR 2014

- 1 Bolmörsstigen, Oxie längs järnvägen till Kävlinge.
- 2 Elinelundsvägen, Annetorpsvägen – Bågängsvägen
- 3 Eriksfältsgatan, Heleneholmsstigen – Munkhättegatan.
- 4 Lantmannagatan, Ystadsgatan – Lönnngatan
- 5 Segevägen, från Valdermarsro mot Burlöv
- 6 Spångatan, Helsingborgsgatan – Amiralsgatan
- 7 Toftanäsvägen, Ventilgatan – Staffanstorpsvägen
- 8 Vänskapsparken, Adlercreutz väg – Ramels väg



1.1.1 PLANERADE CYKELBANOR 2015

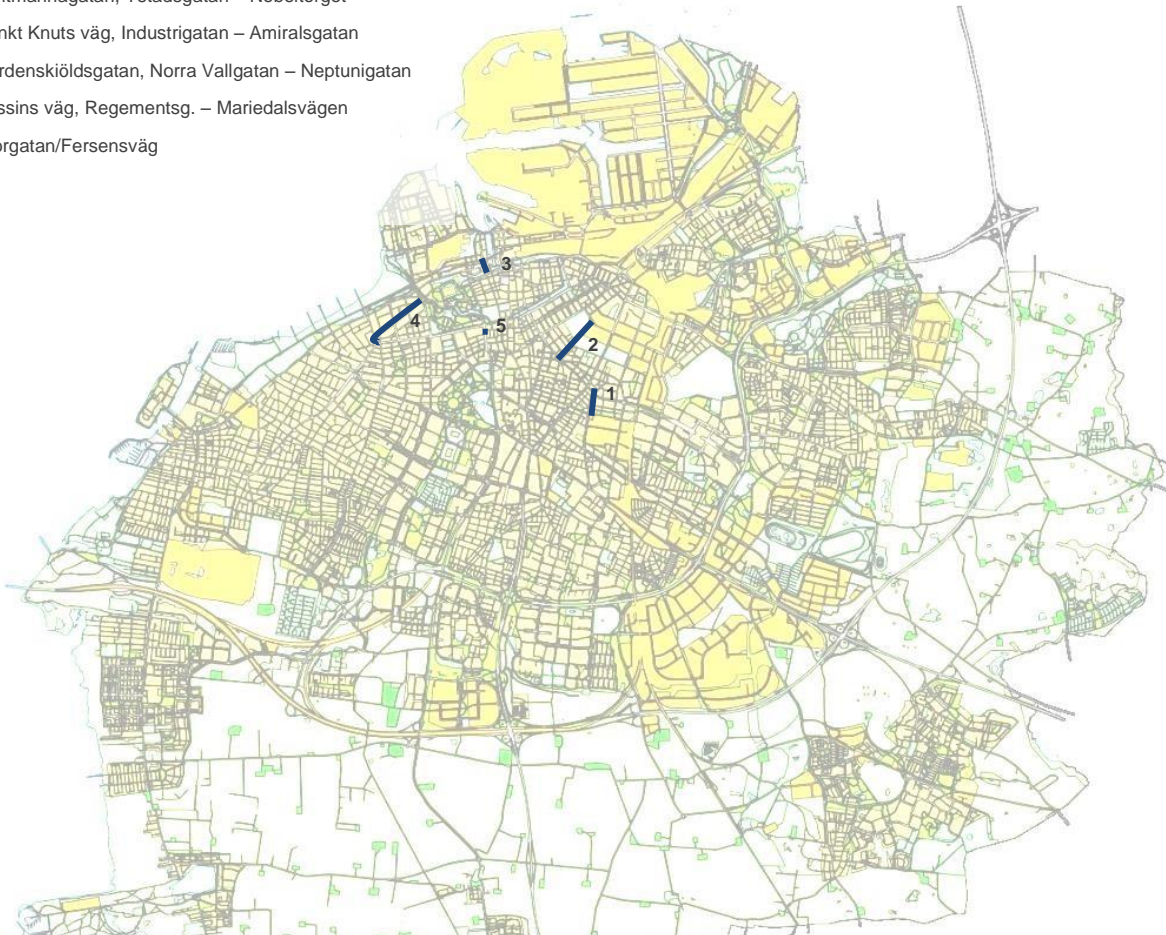
Arbetet med att anlägga nya cykelbanor fortsätter enligt utbyggnadsplanen i cykelprogrammet. Under nästa år är det byggstart för flera nya cykelbanor.



Figur 1. Utbyggnad av Malmös cykelväg nät, Cykelprogrammet för Malmö stad 2012-2019. Röda är befintliga cykelförbindelser, svarta är planerade 2012-2019, blåa är planerade cykelbanor enligt cykelplanen.

PLANERADE CYKELBANOR 2015

- 1 Lantmannagatan, Ystadsgatan – Nobeltorget
- 2 Sankt Knuts väg, Industrigatan – Amiralsgatan
- 3 Nordenskiöldsgatan, Norra Vallgatan – Neptunigatan
- 4 Tessins väg, Regementsg. – Mariedalsvägen
- 5 Storgatan/Fersensväg



1.2 Utrustning

Möjligheten att pumpa däcken eller att kunna luta sig mot ett räcke när man väntar på grönt ljus i en korsning är två av flera viktiga servicefunktioner som ökar attraktiviteten i cykeltrafiknätet.

NY UTRUSTNING 2014

LUFTPUMPAR

- 1 Stadionområdet
- 2 Oxie station
- 3 Lindeborgsstigen
- 4 Västra Varvsgatan
- 5 Lönngatan

RÄCKEN

- 6 Fersens väg – Regementsgatan
- 7 Pildammsvägen – S:t Johannesg.

CYKELKARTAN

- 35 000 exemplar har tryckts upp.



Figur 2. Översikt av nya luftpumpar och räcken. Luftpumpar visas med lila markering. Räcken är blå markeringar.



VAR MED OCH PÅVERKA

Finns det någon plats där du önskar ett räcke, en pump, kompletterande vägvisning eller liknande? Surfa in på malmo.se/gkkundservice och lämna ditt förslag.

1.3 Trafiksäkra passager

13 STYCKEN

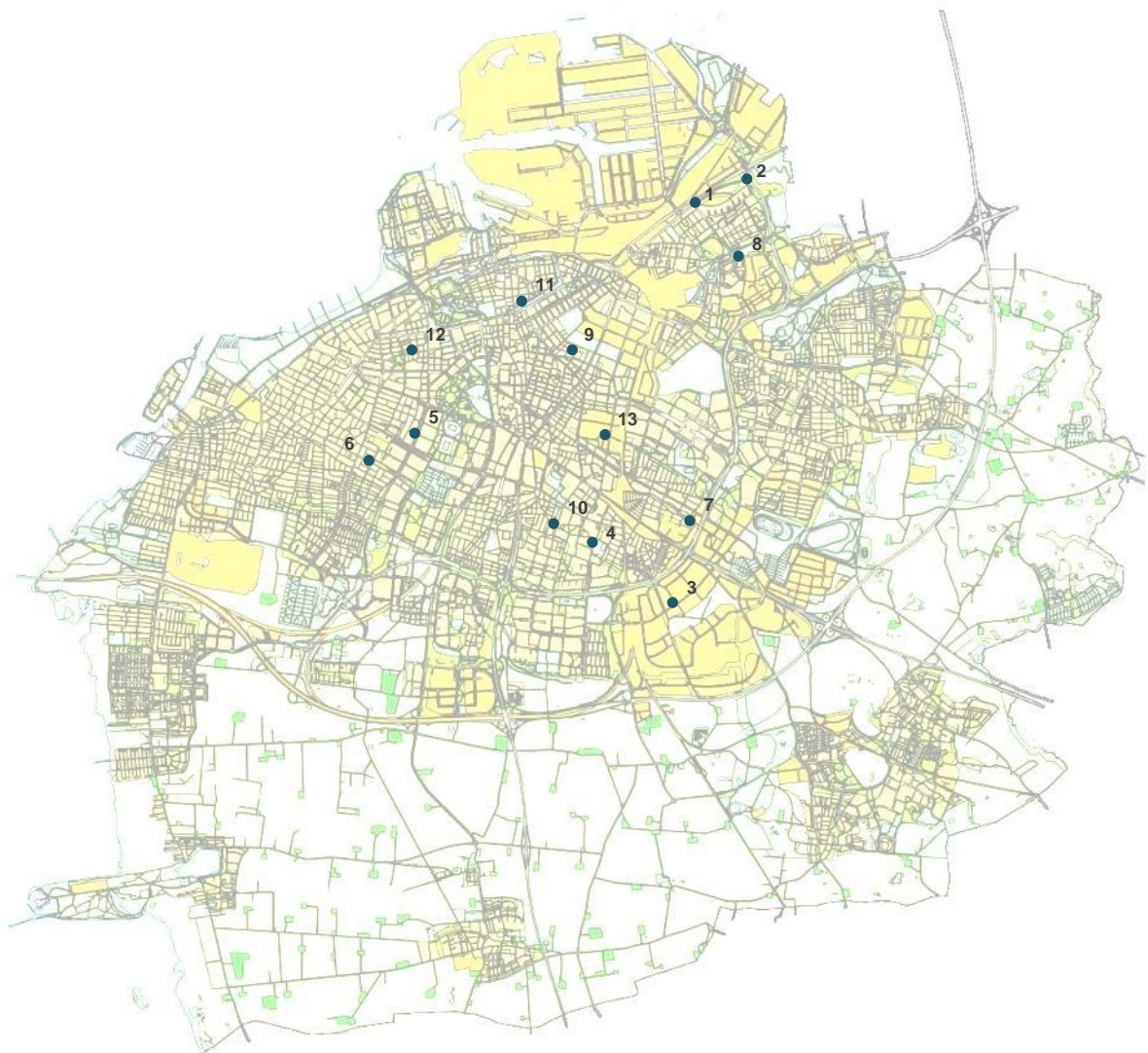
CYKELPASSAGER

har trafiksäkrats under
2014

Cyklister är en utsatt trafikantgrupp. Det är därför viktigt att trafiksäkra passager över gator där konflikter kan uppstå med motorfordonstrafik för att minska risken för dessa olyckor.

År 2014 har 13 gång- och cykelpassager trafiksäkerhetsanpassats. Genom att bland annat studera trafikolyckor och framkomlighet i cykelnätet samt ta hänsyn till önskemål från Malmöbor har passagerna som är i störst behov åtgärdats.

TRAFIKSÄKRADE CYKELPASSAGER 2014



- | | | | |
|---|------------------------------------|----|--------------------------------------|
| 1 | Lundavägen – Östra Fäladsgatan | 8 | Vattenverksvägen – S A Johanssonsg. |
| 2 | Lundavägen - Segemöllegatan | 9 | Sorgenfrivägen - Mariagatan |
| 3 | Bronsyxegatan – Agnesfridsvägen | 10 | Helenetorpsgången – Munkhätteg. |
| 4 | Eriksfältsgatan – Helenetorpsgatan | 11 | Lilla Nygatan - Malmbergsgatan |
| 5 | Vendelsfridsgatan – Lorensborgsg. | 12 | Fågelbacksgatan – Tärningholmshg. |
| 6 | Skönabacksgången – Ärtholmsv. | 13 | Norra Grängesbergsgatan – Norbergsg. |
| 7 | Södervärnsstråket – Cypressvägen | | |

1.4 Kampanjer

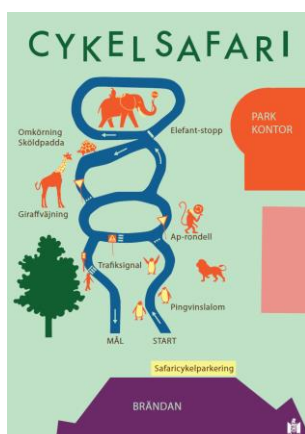
1.4.1 CYKLA FINT

Vi upprepade kampanjen Cykla fint i oktober 2014. Kampanjen består av så kallade piktogram med snälla och lite roliga budskap i bild och ord om hur man ska bete sig som trafikant. Piktogrammen handlar om att man ska ge tydliga tecken, ögonkontakt och var/hur man ska cykla. Syftet med kampanjen är att öka tryggheten bland vardagscyklister och blivande cyklister. Under kampanjen kunde Malmöcyklisterna också möta trafikplanerare under morgonrusningen för att lämna feedback och ställa frågor kring cykling i Malmö.



1.4.2 CYKELSAFARI

I Folkets park kan små barn träna cykelteknik och regler på barnens egen Cykelsafari, en snitslad bana med vägmärken, trafiksignaler och cirkulationsplatser. Vaj för väjningsgiraffen! Gör ett elefantstopp! Snurra runt i aprondellen! Safaricyklar, sparkcyklar, trehjulningar och springcyklar kan man låna på plats. Cykelsafarin har varit ett populärt inslag bland barnfamiljer och vi valde därför att låta Cykelsafarin stå kvar även under vinter- och höstmånaderna.



1.4.3 PENDLA MED CYKEL

Kampanjen Pendla med cykel genomfördes våren 2014 av Malmö tillsammans med ett antal kommuner i sydvästra Skåne, Trafikverket och Region Skåne. Syftet är att tillsammans stärka den hållbara pendlingen mellan kommunerna och genom satsningen få fler att upptäcka möjligheterna och fördelarna med att ta cykeln till jobbet – även på lite längre sträckor. En kartbroschyr med markerade cykelstråk, tips och information skickades ut till utvalda områden i Malmö och grannkommunerna. Skyltning med kampanjinfo och tidsangivelser för cykling på sträckorna placerades vid biltrafikens in-och utfarter i

kommunerna och en kampanjsida skapades där man också kunde tävla om att vinna en elcykel. Event arrangerades på strategiska platser med möjlighet att diskutera cykel med tjänstemän från kommunerna och regionen samt provcykling av olika typer av elcyklar.

För att öka pendlingen med cykel samarbetar också kommunerna, Trafikverket och Region Skåne för att förbättra infrastruktur och vägvisning både på kort och på lång sikt. Målet är att komforten, säkerheten och framkomligheten för cyklisten ska bli ännu högre.

1.4.4 UTLÅNING AV ELCYKLAR

Under året har gatukontoret leasat 10 elcyklar som lånats ut under treveckorsperioder. Under våren riktades erbjudandet till arbetsplatser som en del i arbetet med pendlingsresor. Under hösten har erbjudandet skickats ut till boende i Tygelsjö och Klagshamn för att underlätta de lite längre cykelresorna inom kommunen. Totalt har 50 personer provat på livet som elcyklist under året. Intresset för cyklarna har varit stort och responsen från dem som fått möjlighet att prova har varit mycket positiv. Av dem som provat säger 75 % att elcykel kan vara ett alternativ för dem i fortsättningen. De långsiktiga effekterna har vi ännu inte kunnat följa upp.

Utlåningen av elcyklar ger även ringar på vattnet. Varje låntagare har i snitt låtit ytterligare 3 personer prova cykeln. Under nästa år fortsätter utlåningen av elcyklar och då utökas antalet cyklar från 10 till 20.

1.4.5 INGA LÖJLIGA BILRESOR

Inga löjliga bilresor är en cykelkampanj som ska inspirera fler till att cykla istället för att ta bilen. Sedan starten 2007 har kampanjen fokuserat på att det görs många löjligt korta bilresor i Malmö. Så korta att de kan ersättas med en cykeltur. I år har Inga löjliga bilresor tagit ett kliv bort från de löjliga bilresorna för att istället ge mer utrymme åt malmöcyklisten och cykelstaden Malmö.



- ▶▶ **75 % av deltagarna i elcykellånet säger att elcykel kan vara ett alternativ för dem i fortsättningen.**

KAMPANJÅRET 2014

- ▶▶ Cyklisterna har hyllats med orkester och hejarop en tidig måndagsmorgon.
- ▶▶ En utomhusutställning om cykelstaden Malmö har kunnat upplevas både på Södertull och på Form/Design Center.
- ▶▶ Malmöcyklisternas idéer till hur Malmö kan bli en ännu cykligare stad har samlats in. Idéerna utgör ett kunskapsunderlag för alla oss som arbetar med cykling och för berörda politiker.
- ▶▶ Under höstens kampanjperiod bjöd vi in till samtal om cykelns roll, plats och möjligheter i Malmö – idag och i framtiden. Samtalet, med ca 60 deltagare, hölls på Form/Design Center.

2600 STYCKEN

CYKELPARKERINGS- PLATSER

har anlagts under 2014

1.5 Cykelparkering

Cykeln behöver, likt bilen, stå på en plats när den inte används. Att kunna ställa cykeln nära resans målpunkt är därför ytterst viktigt för möjligheten att kunna ta cykeln på den avsedda resan. Under 2014 har totalt 2600 cykelparkeringsplatser tillkommit i Malmö fördelat på 1100 nya runt om i staden och 1500 på centralstationens Bike & Ride-anläggning.



1.5.1 BIKE & RIDE MALMÖ C

Malmö stad arbetar utifrån ett « hela resan » perspektiv och då är kopplingen mellan cykelparkering och kollektivtrafik en prioriterad del. I samband med Citytunneln påbörjades arbete med att anlägga högkvalitativ cykelparkering i anslutning till tågstationerna. I februari 2014 invigdes den sista av anläggningarna på Malmö Centralstation som totalt rymmer 1500 cyklar varav cirka 700 platser är i en låst cykelparkeringsdel. Det gör anläggningen något mindre än den på Triangeln men större än den på Hyllie. Anläggningen är till största delen underjordisk med toaletter, väntrum, luftpumpar, realtidsinformation, biljettautomat och cykelbutik.

BIKE & RIDE +

Surfa in på malmo.se/bikeandride och klicka på *Bike & Ride +* för mer information om det låsta cykelgaraget på BIKE & RIDE Malmö C.

BIKE & RIDE Malmö C

- ▶▶ 1500 cykelplatser
- ▶▶ 700 låsta
- ▶▶ Läsbara skåp
- ▶▶ Toaletter
- ▶▶ Luftpumpar
- ▶▶ Väntrum
- ▶▶ Cykelbutik
- ▶▶ Biljettautomat
- ▶▶ Realtidsinformation



7: E BÄSTA CYKELSTADEN I VÄRLDEN!

*COPENHAGENIZE INDEX
2013*

2 Cykelstaden Malmö 2014

Utan att mäta och samla in statistiska data är det svårt att hitta tendenser och trender i trafiksystemet. Det är både nödvändigt för att följa upp mål men också som underlag i det dagliga arbetet med cykel. Detta kapitel syftar till att presentera intressant och viktig statistik för Malmö som cykelstad, om malmöbornas cykling och syn på cykling i staden under året.

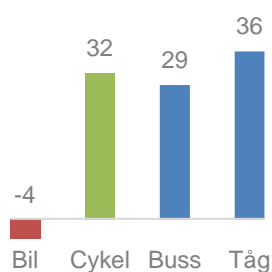
Varje år samlar Malmö stad in data om cykeltrafikmängder runt om i staden och analyserar de rapporterade cykeltrafikolyckor. Det ger viktiga indikatorer om hur trafiken förändras och det följs upp varje år. En annan viktig källa till data är medborgarnas egna synpunkter och attityder. Under 2014 har Malmö stad genomfört och varit delaktiga i flera undersökningar däribland den regionala resvaneundersökningen, som görs vart femte år.

För Malmö Stad är det viktigast att medborgarna är nöjda och man ser resultat av det arbete som läggs ner. Det är dock roligt att Malmö har fått erkännande som cykelstad långt utanför kommungränsen. Staden hamnade på plats 7 i Copenhagenize index 2013 över de bästa cykelstäderna i världen.

2.1 Cykeltrafikutvecklingen

50% ÖKNING

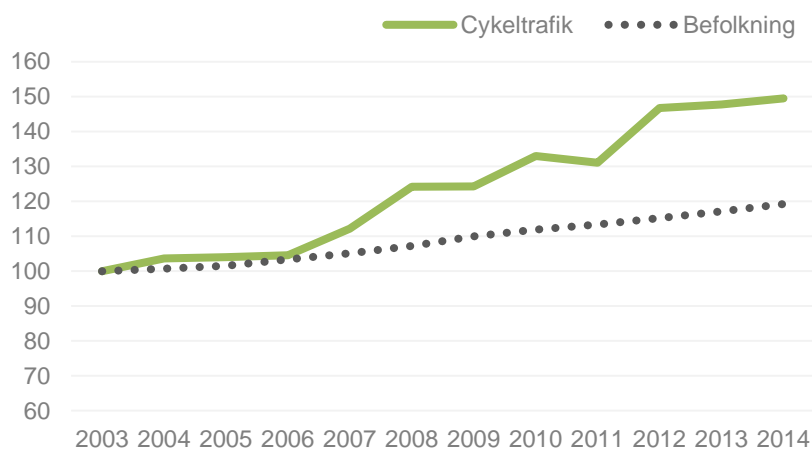
AV CYKELTRAFIKEN
sedan 2003 i centrala
snitt



TRAFIKUTVECKLING
2007-2013 FÖR OLIKA
TRAFIKSLAG

Malmö stad mäter varje år cykelflödena i cykelvägnätet. För att ge en samlad bild av trafikutvecklingen har cykeltrafikräkningarna i tre snitt (Centrala snittet, Kanalbro snittet och Västra Hamnsnittet) i centrala Malmö studerats.

Cykeltrafiken i centrala Malmö har ökat med närmare 50 % mellan 2003-2014 samtidigt som befolkningen ökat med knappt 20 procent. Enligt de tidiga mätningar tycktes cykel- och befolkningsutvecklingen följas åt men cykeltrafikökningen har sedan 2007 ökat i snabbare takt.



CYKELTRAFIKUTVECKLING I MALMÖ 2003-2014



2.2 Så nöjda är Malmöborna

25 %

ÄR MYCKET NÖJDA MED
Malmö som cykelstad

95 %

ÄR NÖJDA MED
Malmö som cykelstad

Malmö Stad har genomfört en enkätundersökning med syftet att låta Malmöborna ge synpunkter på Malmö som cykelstad.

På frågan om hur nöjda cyklisterna var med Malmö som cykelstad gavs det positiva beskedet att nästan alla var nöjda och ungefär en fjärdedel var mycket nöjda.

2.2.1 CYKELPARKERING

En annan del av enkätundersökningen behandlade hur nöjd Malmöcyklisten var med cykelparkeringen i Malmö. Resultatet var att genomsnittscyklisten i Malmö generellt var nöjd, men särskilt nöjd var man med de nya BIKE & RIDE-anläggningarna vid Citytunnelstationerna och cykelparkeringen vid skola och arbete.

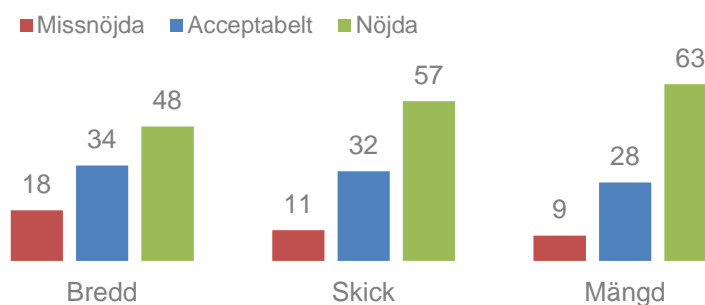
Cykelparkering vid busshållplatser och affärer var däremot nästan hälften av de svarande mindre nöjda med.

80 %

av tillfrågade är
NÖJDA med Malmö
BIKE & RIDE

2.2.2 CYKELINFRASTRUKTUREN

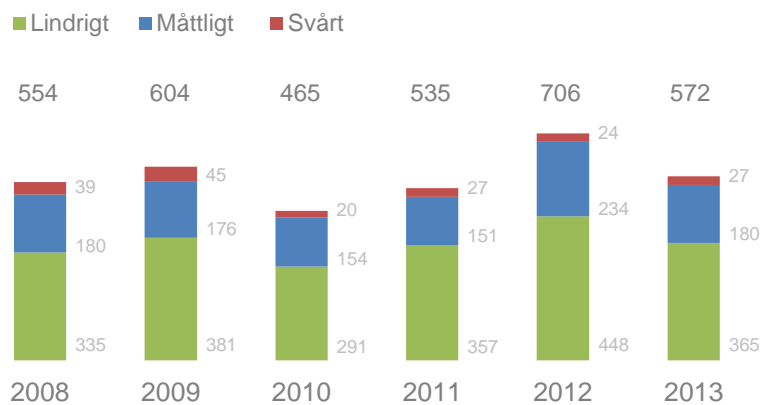
I enkäten gavs möjlighet att uttrycka hur nöjd individen var med olika aspekter i cykelinfrastrukturen; cykelbanebredd, mängd cykelbanor och cykelbanornas skick, och de var generellt nöjda. Mest nöjd var man med mängden cykelbanor där över 60% var nöjda och endast 10% var missnöjda. Den aspekt som skapar minst nöjdhet var cykelbanornas bredd som ca 20% inte var helt nöjda med.



NÖJDHET MED MED CYKELBANORNA

2.3 Trafiksäkerhet

Malmö stad bedriver ett strategiskt arbete med trafiksäkerhet i staden. Målet är att minska antalet trafikolyckor och allvarigt skadade. Cyklister är en utsatt grupp som drabbas av en stor andel av samtliga trafikolyckor i staden varför mycket fokus läggs här. Underlaget baseras på sjukhusrapporter.



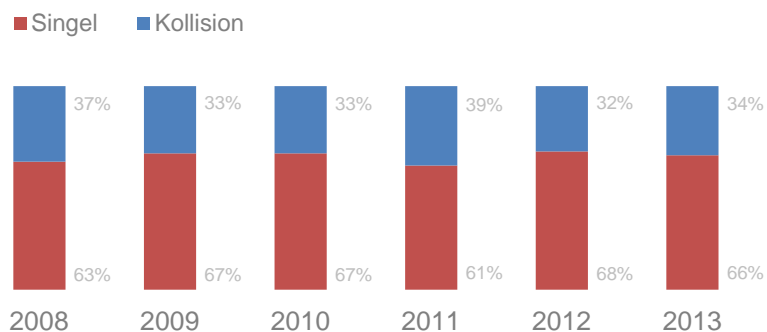
CYKELOLYCKOR FÖRDELAT PÅ SKADEGRAD

Antal cykelolyckor varierar årligen och gör det därför svårt att utläsa trender. Det kan dock konstateras att antalet olyckor inte stiger och att antalet svårt skadade inte ökar.

MALMÖ STADS TRAFIKSÄKERHETS-ARBETE

Det pågår ett arbete med att ta fram en ny trafiksäkerhetsstrategi. Den kommer vara klar under 2015.

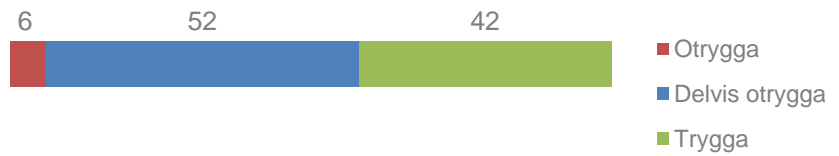
Belyses olyckstypen framgår det att singelolyckor uppgår till 60-70% av cykelolyckorna och resterande är i kollisionsoolyckor med andra fordon. I en jämförelse med ett nationellt snitt är antal kollisionsoolyckor är högre i Malmö än genrellt i Sverige där kollisionsoolyckor uppgår till ca 20% (VTI, Statistik över cyklisters olyckor). Malmö stad arbetar med att ta fram en ny trafiksäkerhetsstrategi som kommer vara klar under 2015.



CYKELOLYCKOR FÖRDELAT PÅ OLYCKSTYP

2.4 Trygghetsmätning

Malmö stad har tillfrågat cyklister om deras upplevda trygghet när de cyklar. Det var något färre än hälften av dem tillfrågade som kände sig helt trygga men endast en av 20 svarade (6%) att dom inte kände sig trygga när dom cyklade.



TRYGGHET HOS CYKLISTER I MALMÖ

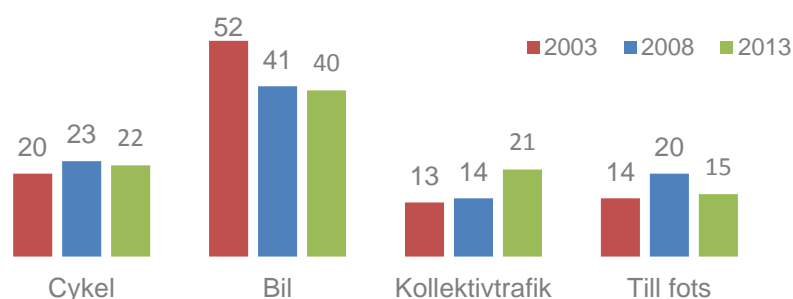


2.5 Kunskaper om Malmöcyklisten 2014

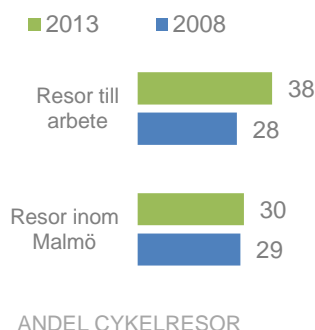
Kunskapsbanken om cyklisten utökas kontinuerligt med nytt material från enkäter, undersökningar och analyser som genomförs varje år. Det är en viktig del i Malmö stads arbete med cykeltrafik. Med kunskap ges ett bättre underlag för vilka åtgärder som är lämpliga och viktiga inspel till hur kommunen kan jobba med cykeltrafiken.

Under 2014 har flera utredningar och undersökningar gjorts. Den mest omfattande är resvaneundersökningen som görs för hela Skåne vart femte år. Medborgarna har möjligheten att beskriva sin resa vilket ger värdefull data om hur Malmöborna reser.

2.5.1 RESEANDELAR



HUVUDFÄDMEDEL FÖR MALMÖBORNAS RESOR



Cyklens reseandel, av Malmöbornas totala resande, är 22 % i resvaneundersökningen som gjordes hösten 2013. Det är en minskning med en procentenhet jämfört med för fem år sedan. Det visade sig dock att 30 % av Malmöborna väljer cykeln för resor inom Malmö vilket är en ökning, om än marginell, från 29 % i resvaneundersökningen 2008.

För flera typer av resor inom Malmö har andelen cykelresor ökat särskilt mycket, exempelvis för resor under 1 km (24% till 34%) och arbetsresor (28% till 38%).

2.5.2 DE VIKTIGASTE ÅTGÄRDERNA ENLIGT CYKLISTERNA

- DE VIKTIGASTE ÅTGÄRDERNA
- ▶▶ Säkra korsningar
 - ▶▶ Snöröjning
 - ▶▶ Separera från fotgängare

Den viktigaste åtgärden gatukontoret kan genomföra, enligt tillfrågade cyklister, är att öka tryggheten och säkerheten i korsningar. Nästan lika viktigt tycker man att det är med snöröjning och åtgärder för att separera gående och cyklister.

Den minst viktiga åtgärden, enligt Malmöcyklister, är att öka polisbevakningen på cykelvägarna för att exempelvis kontrollera cyklisternas belysning och mopedister.

2.5.3 CYKELINNEHAV

Nästan **90%** av malmöborna har tillgång till cykel.

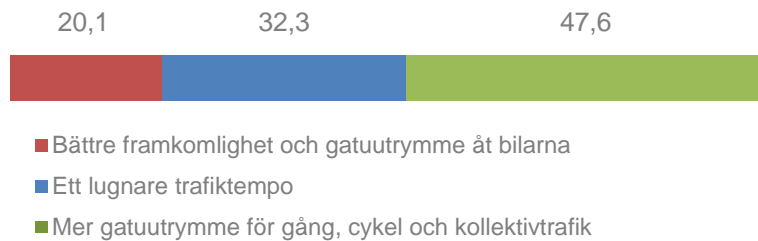
Nästan **10 %** av cyklisterna har kärra eller lådcykel.

87 % av Malmöborna har tillgång till cykel enligt resvaneundersökningen 2013. Vidare visade det sig i en cykelenkätundersökning att många cyklister äger mer än bara en cykel. Vanligast var det att ha en racercykel men nästan 10 % hade ökad lastbarhet (kärra eller lådcykel) och flera ägde en elcykel.

2.5.4 OM MALMÖBON FÅR BESTÄMMA FRAMTIDENS INNERSTAD

►► Malmöns invånare vill ha en stadskärna med mer utrymme för gång, cykel och kollektivtrafik.

Statens väg- och transportforskningsinstitut har gjort en undersökning om hur invånarna i Malmö ser på den framtida trafiken i Malmös innerstad. Slutsatsen är att 80 % av Malmöns invånare är positiva till en mer restriktiv hållning gällande biltrafik och bilparkering i innerstaden. Närmare hälften stöder även utformningar som kraftigt prioriterar cyklister, fotgängare och kollektivtrafik.



FRAMTIDENS INNERSTAD I MALMÖ



2.5.5 RESTID MED CYKEL ENLIGT MALMÖBON

►► Malmös cyklister kan tänka sig att cykla längre än de gör idag!

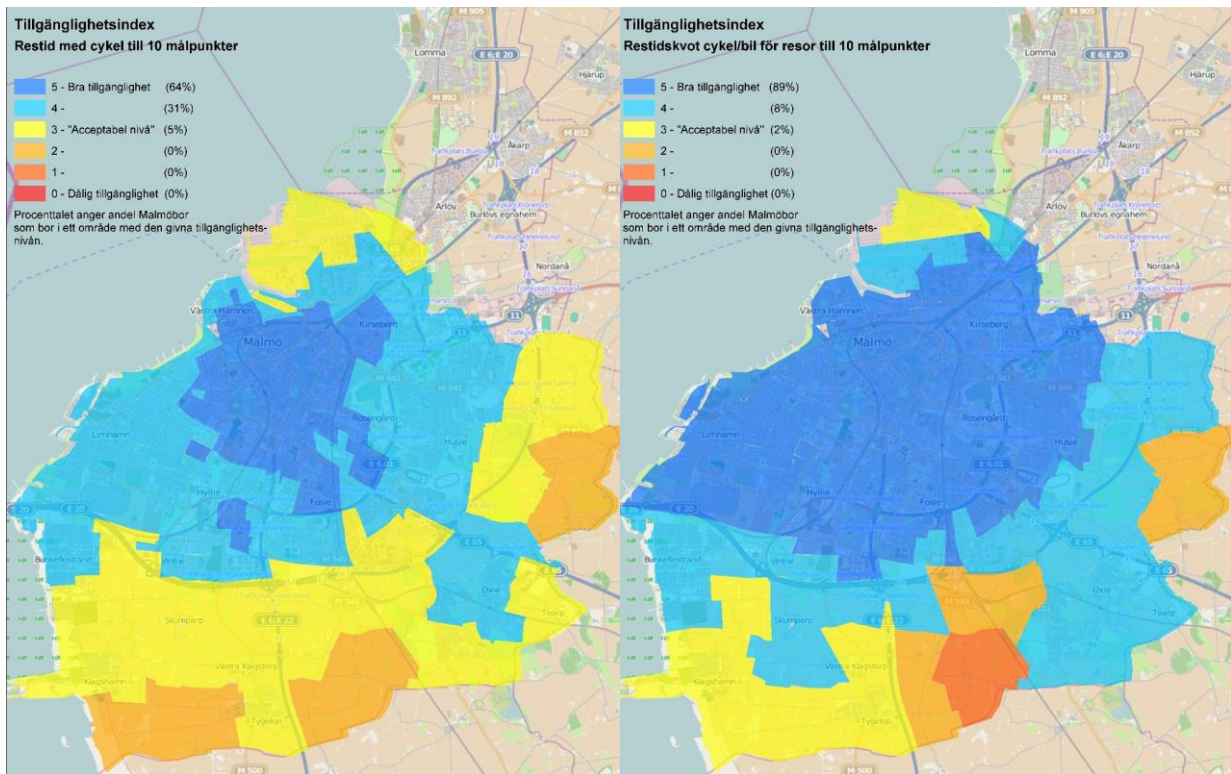
På frågan om hur lång tid det tar att cykla till arbete/studier idag svarade flest cyklister (40%) i Malmö att det tog 10-20 min. Det intressanta var dock att ca 70% av samma grupp cyklister kunde tänka sig att cykla 20-45 min till arbete/studier. Det motsvarar en resa upptill cirka 11 km.

Av detta resultat kan man dra slutsatsen att cyklister i Malmö är beredda att cykla längre till sina målpunkter än vad man gör idag. Samma mönster upprepade sig även för andra resor till inköp/ärenden, nöje/fritid, släkt/vänner och hämta/lämna barn.

2.5.6 CYKLISTERS TILLGÄNGLIGHET I MALMÖS GATUNÄT

Malmö stad har låtit genomföra en kartläggning av hur tillgängligheten är i Malmös gatunät. Det har gjorts genom att studera restid till 10 målpunkter. Restidskvoter har även studerats för att kunna jämföra olika trafikslag. Resultatet visar att det är bra tillgänglighet med cykel i hela centrala Malmö och god tillgänglighet för resten av Malmö innanför Yttre Ringvägen, borträknat norra hamnen. För tätorterna utanför Malmö har även Oxie god tillgänglighet för cyklister i gatunätet.

Än mer positivt är att nästan hela Malmö har bättre eller lika bra tillgänglighet med cykel som med bil, dvs restiden är kortare eller lika lång till 10 målpunkter.



Figur 3. Cyklisters tillgänglighet i Malmös gatunät. Till vänster är resultat av restid till 10 målpunkter. Till höger är resultat av restidskvot med biltrafik.

3 Fördjupning

Trots att projekt och statistik har presenterats finns det mer att lyfta fram om arbetet med cykeltrafik i Malmö. I detta kapitel görs två små nedslag i andra delar av cykeltrafikarbete i Malmö stad.

Samverka och nätverka är viktigt för att fortsätta utveckla arbete med cykling och ligga i framkant som cykelstad. Att dela erfarenheter och idéer är ett av de viktigaste sätten. I år har Malmö varit platsen för SKL:s Cykelkonferens och varje år tar Malmö Stad emot studiebesök från hela världen.

Cykelpendling är ett arbetsområde där blickens måste lyftas. Bortom kommunens gränser. Det finns många stadsdelar och tätorter runt Malmö med rimliga avstånd att cykla in till sitt jobb. Cykelpendling är ett arbetsområde där det krävs arbete med andra kommuner, beteendepåverkansåtgärder och fysiska åtgärder i gatumiljön för att främja för cyklister.

3.1 Kunskapsstaden

Malmö har profilerat sig som en kunskapsstad. Det gäller även gällande cykeltrafik. Genom samverkan och nätverkande kan denna kunskap spridas och nya idéer fångas upp.

3.1.1 SKL :S CYKELKONFERENS 2014

Malmö var värdkommun för årets nationella cykelkonferens, med huvudtemat ”ledarskap och stadsplanering för en attraktiv cykelstad”, som arrangeras av SKL och Trafikverket.

Under två dagar hann 17 presentationer framföras med utgångspunkt i något av årets fokusområden: Ledarskap & handling för den framtida attraktiva cykelstaden, Stadsplanering för stärkt cykeltrafik och Aktuella projekt i landet. Talarna var både politiker, tjänstemän och forskare där flera av talarna hade internationell bakgrund med prominenser från bland annat cykelstaden Utrecht och International transport forum. Malmö stad representerades med fyra talare av både tjänstemän och politiker.

3.1.2 STUDIEBESÖK FRÅN NÄR OCH FJÄRRAN

Malmö tar varje år emot tjänstemän, politiker och studenter från hela världen som vill lära sig mer om hur Malmö stad jobbar med cykeltrafik.

NATIONELLA

- ▶▶ Stockholms visionsarbete 2070
- ▶▶ Föreningen för samhällsplanering
- ▶▶ Sveriges Kommuner och Landsting, Kurs ”Planera för gående och cyklister”
- ▶▶ Trafikverkets strategiska avdelning och måldirektörer
- ▶▶ Sveriges Kommuner och Landsting, Cykelkonferens
- ▶▶ Kommunförbundet Skåne
- ▶▶ Växjö kommun
- ▶▶ Göteborgs kommun

INTERNATIONELLA

- ▶▶ Tromsø kommun, Norge
- ▶▶ Ås kommun, Norge
- ▶▶ Oslo Arkitekturhögskola, Norge
- ▶▶ Odense kommun, Danmark
- ▶▶ Cyklistförbundet, Danmark
- ▶▶ Wasa University, Finland
- ▶▶ People for Bikes, USA
- ▶▶ Japan Local Government Centre, Japan
- ▶▶ Minister for Regional Development, Nordirland

3.2 Cykelpendling

Cykelpendling är ett hållbart sätt att resa, bra för både staden och individen. Gatukontoret arbetar med att inom de närmsta åren förbättra pendlingsmöjligheterna för cyklister till och från Malmö genom riktade infrastrukturåtgärder och kampanjarbete (Pendla med cykel).

MALMÖ - LUNDSTRÅKET

6 STYCKEN

nya upphöjda gång- och cykelpassager

2 STYCKEN

ombyggda signalreglerade cykelpassager

Malmö stad har inventerat utpekade cyklingsstråk och identifierat brister som bör åtgärdas. I år har arbetet specifikt varit att se över och förbättra cykelvägen mot Arlov, Åkarp, Hjärup och Lund. Åtgärderna som genomförts är främst framkomlighets- och säkerhetsförbättringar som upphöjda korsningspunkter och ombyggda signalreglerade korsningar. En av de signalreglerade korsningarna, där cykelbanans läge skiftar sida, har utformats med en separat cykelfas vilket ger möjlighet att korsa diagonalt.

Resvaneundersökningen visar att cykeln som huvudfärdmedel för inpendling på sträckan redan har ökat med 200%, till 3% år 2013, från 1% år 2007.

Sträckan från centrum (Kaptensgatan) mot Ribbergsborg/Fridhem är näst på tur att åtgärdas.



Figur 4. Den gröna sträckan är pendlingsstråket till Lund. Markeringarna avser: rött är upphöjda gång- och cykelpassager, gult är breddning av cykelbana och lila är ombyggda signalreglerade korsningar.

