



FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

# Cykelbokslut 2018



# Innehåll

---

<b>1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Cykelstaden Malmö .....</b>	<b>4</b>
2.1	Cykeltrafikutvecklingen .....	4
2.2	Cyklistundersökning .....	5
2.3	Cykelfrämjandets Cyklistvelometer .....	5
2.4	Kommunvelometern .....	6
2.5	Copenhagenize index 2017.....	7
2.6	Resvaneundersökning 2018 .....	7
<b>3</b>	<b>Genomförda åtgärder .....</b>	<b>9</b>
3.1	<b>Cykelvägnätet .....</b>	<b>9</b>
3.1.1	Hastighetsdämpande åtgärder .....	10
3.1.2	Cykelöverfarter .....	11
3.1.3	Återvändsväg – fortsättning cykelbana.....	12
3.2	<b>Service och tjänster.....</b>	<b>13</b>
3.3	<b>Kommunikation.....</b>	<b>15</b>
3.4	<b>Mobility Management .....</b>	<b>16</b>
3.5	<b>Utredningar, projekt och övrigt.....</b>	<b>17</b>
3.5.1	Konceptstudie Cykelgator.....	17
3.5.2	Studiebesök .....	18

# 1 Inledning

---

**Alla Malmöbor har rätt att cykla.** Malmö är en cykelstad. Här cyklar vi överallt, hela tiden, året runt. Vi cyklar för att det är enkelt och snabbt. Till och med på vintern! Nästan 3 av 4 malmöcyklister fortsätter cykla även under vinterperioden.

Visionen för cykelstaden Malmö är att *Alla Malmöbor har rätt att cykla*. Man ska känna sig säker, både när man cyklar och har parkerat sin cykel.

Vi vill att alla ska kunna cykla.

Vi arbetar för att alla ska kunna känna vinden i ansiktet och uppleva denna vackra stad, på det bästa sättet att färdas genom den.

SAMHÄLLSEKONOMISKT  
INNEBÄR

EN CYKELRESA  
**1,6 KR/KM**  
I BESPARING

EN BILRESA  
**-1,5 KR/KM**  
I KOSTNAD

## ► 30 % andel cykelresor år 2030

Mål i Trafik- och Mobilitetsplan (TROMP)

Att cykla är bra för nästan allt. För hälsan. För miljön. För staden. Visste du – att varje cykelresa innebär en samhällsekonomisk besparing om 1,6 kr/km, medan varje bilresa innebär en samhällsekonomisk kostnad om -1,5 kr/km? Bara själva kostnaden för bilresande är per km sex gånger högre än kostnaden per cykelresa. Detta enligt en cost-benefit analys som gjorts av forskare vid Lunds universitet på förhållanden i Köpenhamn, i vilken olyckor, klimatpåverkan, hälsa och restid har beaktats.<sup>1</sup> Att planera och investera för ökad cykling är således av flera anledningar önskvärt.

Vårt mål för cykelstaden Malmö är att 30 % av Malmöbornas resor ska göras på cykel senast år 2030. År 2020 ska cykelandelen vara minst 26 %. I detta bokslut redogörs för vilka insatser i form åtgärder som kommunen genomfört under 2018 i syfte att förbättra förutsättningarna för cykling och uppnå målsättningen, statistik om cykelstaden Malmö, projekt och sammanhang som staden har deltagit eller figurerat i kopplat till cykling.

### MER ATT LÄSA :

Översiktsplan för Malmö

Cykelprogram för Malmö Stad  
2012-2019

Trafik- och Mobilitetsplan  
(TROMP)

Trafiksäkerhetsstrategi  
2015-2020

---

<sup>1</sup> Gössling, 2015, Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*

## 2 Cykelstaden Malmö

Malmö har som ambition att vara en internationellt erkänd cykelstad, och att det ska vara enkelt, självförklarande och säkert för alla att cykla i Malmö. Cykeln ska vara ett självklart val och tillsammans med gång- och kollektivtrafik vara normen i staden. Det måste den vara – om vi ska uppnå målsättningen om 30 % cykelandel senast år 2030.

Cykelplaneringen är en central del av Malmö stads arbete för en hållbar och attraktiv stadsmiljö. **Det ska vara lätt att göra rätt!**

För att nå målsättningen arbetar Malmö stad inom flera förvaltningar på bred front med att förbättra villkoren för stadens cyklister. På Fastighets- och Gatukontoret har sedan flera års tid verkat en Cykelgrupp, som fokuserar på insatser inom fyra olika områden:

- **Cykelvägnätet** (cykelbanor, cykelöverfarter, cykelgator, vinterväghållning, reglering, etc.)
- **Service och tjänster** (cykelparkering, hyrcykelsystem, Bike & Ride, cykelpumpar, etc.)
- **Kommunikation** (kampanjer för ökad och säker cykling, malmo.se/cykla, facebook.com/cykligamalmö, etc.)
- **Mobility Management** (cykelfrämjande erbjudanden så som Cykling utan ålder, cykelskolor, utlåning av elcyklar, etc.)

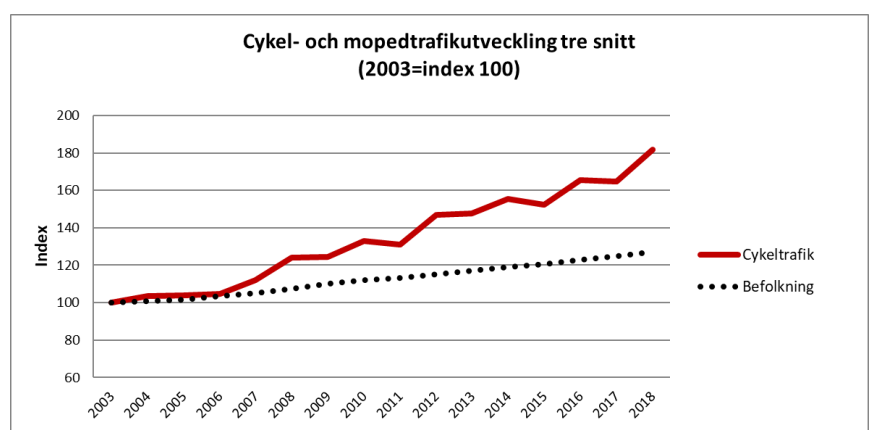
Åtgärder som har genomförts inom dessa områden kommer redovisas i nästa kapitel.

### 2.1 Cykeltrafikutvecklingen

**80 % ÖKNING**  
AV CYKELTRAFIKEN  
sedan 2003 i centrala  
snitt

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

Från 2003 till 2018 har cykeltrafiken i centrala Malmö ökat med drygt 80 %, samtidigt som befolkningen ökat med ca 25 %.



**Figur 1 Cykeltrafik- och befolkningsutveckling i Malmö 2003-2018.**

AV MALMÖS CYKLISTER  
ÄR:

**8 / 10**  
**NÖJDA MED**  
**MALMÖ SOM**  
**CYKELSTAD**

DÄRFÖR CYKLAR MAN I  
MALMÖ:

**FORTAST**  
**ENKLAST**  
**MOTION**  
**MILJÖVÄNLIGT**

## 2.2 Cyklistundersökning

---

Under året gjordes för andra gången (första gången var 2016) en cyklistundersökning, i syfte att undersöka hur invånarna i Malmö upplever Malmö som cykelstad, och vilka problem man eventuellt upplever med att cykla i Malmö. Underlaget bygger på 808 telefonintervjuer av boende i Malmö som är 16 år eller äldre.

Bland de tillfrågade som cyklar regelbundet uppger 8 av 10 att de är nöjda eller mycket nöjda med Malmö som cykelstad, vilket är en liten ökning sedan förra mätningen. 7 av 10 av samtliga intervjuade anser att cykelkulturen har en positiv inverkan på Malmö som stad.

Av Malmös cyklister uppger endast 1 av 10 att de upplever Malmö som osäkert eller mycket osäkert att cykla i, medan något fler än 5 av 10 upplever Malmö som säkert eller mycket säkert att cykla i.

Anledningarna till att man väljer cykeln är att det går fortast, det är enklast, för motionens skull och för att det är miljövänligt (samtliga valdes av ungefär 5 av 10). Något viktigare av dessa tycks vara att det går fortast.

De främsta anledningarna till att de som inte cyklar inte väljer cykeln är att avståndet är långt eller att det går snabbare att resa på annat sätt (17 %), hälsoskäl/ålder (12 %), ej har tillgång till cykel (11 %), att man föredrar annat sätt att resa (10 %), och vädret (10 %). Av de som inte cyklar har ändå hälften tillgång till en cykel. 1 av 10 (25 svarande) uppger att de inte kan cykla. Av dessa har endast en fjärdedel kännedom om Malmö stads cykelskolor.

Av de tillfrågade som har hemmavarande barn i grundskoleålder, uppgav 6 av 10 att deras barn cyklar till skolan. Detta är mer än år 2016, då 5 av 10 uppgav detta. De flesta av barnen som cyklar till skolan gör detta utan sällskap av vuxen.

En specifik fråga som ställdes för första gången i denna cyklistundersökning gäller kännedomen om trafikregler vid cykelöverfarter. Två tredjedelar av samtliga tillfrågade uppger att de känner till trafikreglerna vid cykelöverfarter. En femtedel uppger sig inte känna till dem, och en femtedel säger sig vara osäkra på trafikreglerna vid cykelöverfarter.

## 2.3 Cykelfrämjandets Cyklistvelometer

---

För första gången genomförde Cykelfrämjandet under 2018 en undersökning av hur cykelvänliga landets cyklister anser sin hemkommun vara. 53 kommuner har deltagit i undersökningen, och 12 642 cyklister har svarat på webbenkäten.

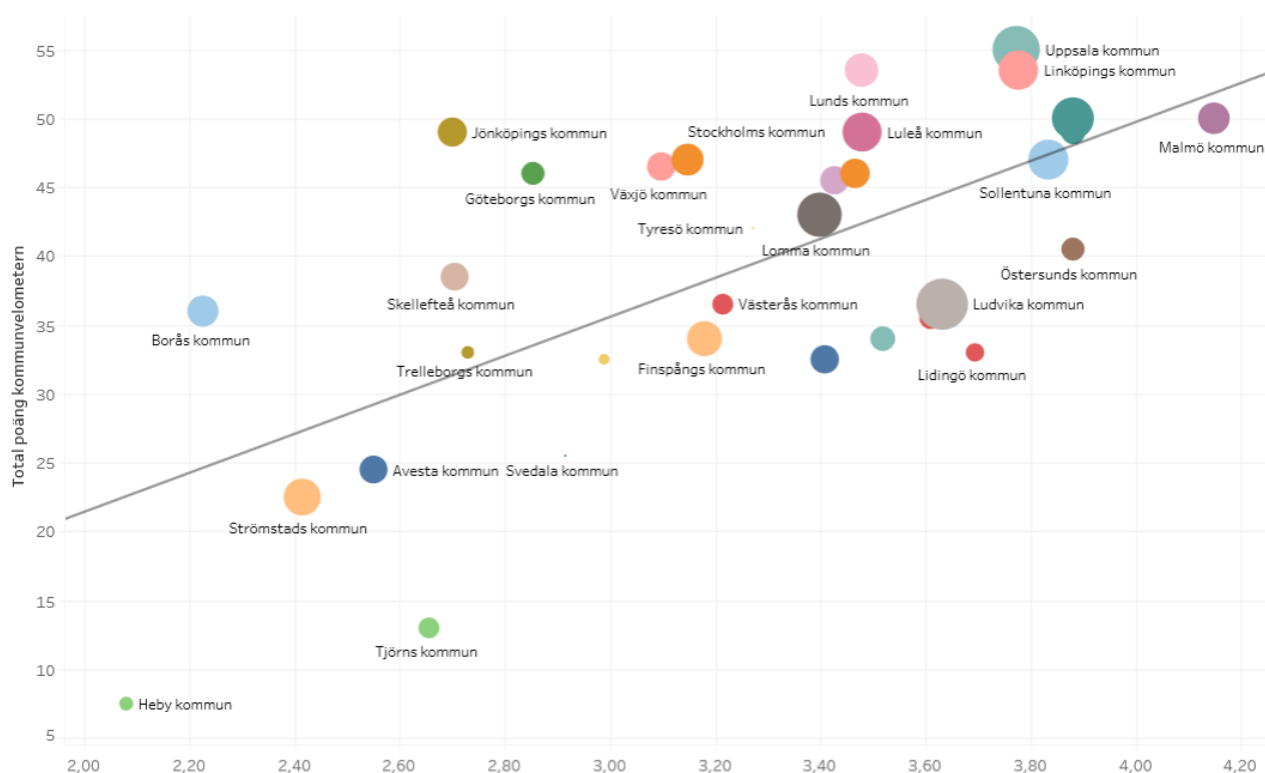
I denna undersökning fick Malmö stad ta emot Cykelfrämjandets pris som bästa cykelkommun. Mest nöjda med sin hemkommun är alltså Malmös cyklister, där 85 % av Malmöcyklisterna anser att staden är en bra cykelstad.

Malmö toppar undersökningen på följande frågor/påståenden:

- Min kommun är generellt sett en bra cykelkommun

- Det finns bra information om cykling och cykelvägar i kommunen
- Det finns en bra möjlighet att kombinera cykel med kollektivtrafik
- Det finns en bra skyltning av cykelvägar
- Det finns en god tillgång till cykelbanor, cykelfält och cykelvägar
- Jag skulle rekommendera andra att cykla i min kommun
- Kommunen vidtar åtgärder inom rimlig tid gällande hinder för cykeltrafiken som rapporterats in eller felanmälts
- Min kommun arbetar aktivt med förbättringar för cyklisterna

Däremot är Malmöns cyklister mer missnöjda med bredden på cykelbanorna, tillgången till cykelparkering, och möjligheterna att låsa fast cykeln vid parkering.



**Figur 2 Korrelation mellan resultat I påstående "Min kommun är generellt sett en bra cykelkommun" och med resultatet i Kommunvelometern 2017. Storleken på bubblorna motsvarar investeringsnivå i cykelinfrastruktur. Figur hämtad från Cykelfrämjandet.**

## 2.4 Kommunvelometern

Malmö har under flera år i rad legat i topp i Cykelfrämjandets undersökning Kommunvelometern, vilken syftar till att jämföra kommunernas arbete med, och investeringar, i cykling. Resultaten i denna undersökning bygger på tjänstepersoners egna rapporterade uppgifter in till Cykelfrämjandet.

Detta år hamnade dock Malmö på plats 11, vilket får anses vara en betydande missräkning. Malmö tappade mark gentemot övriga kommuner inom infrastrukturinvesteringar samt informations- och marknadsföringsinvesteringar.

För mer information om denna jämförelse, se [cykelframjandet.se/kommunvelometern](http://cykelframjandet.se/kommunvelometern)

## 2.5 Copenhagenize index 2017

### 5: E BÄSTA CYKELSTADEN I VÄRLDEN!

COPENHAGENIZE INDEX  
2017

Flera undersökningar visar således att användarna – Malmös cyklister – är nöjda med hur Malmö är som cykelstad. Det är det allra viktigaste för Malmö stad. Det är ett kvitto på att det arbete som läggs ner i syfte att göra Malmö ännu lite cykligare lönar sig.

Dock är det alltid lika roligt när Malmö uppmärksammas i nationella och internationella sammanhang i avseendet att vara en framgångsrik cykelstad. *Copenhagenize blog* drivs av ett väl ansett Urban Design-/arkitektfirma som jobbar med utformning av stadsmiljöer och infrastruktur i olika skala, cykelinfrastruktur ofta som en grundidé i projekten (bicycle culture by design). Vad de framförallt jämför är cykelinfrastruktur och cykelkulturs status. De har tagit fram ett index, *Copenhagenize index*, vartannat år sedan 2011 över de städer som de anser vara världens främsta cykelstäder. För år 2017 rankades Malmö i detta index som världens 5:e bästa cykelstad.

## 2.6 Resvaneundersökning 2018

AV MALMÖBORNAS  
RESOR ÄR

26 %

CYKELRESOR

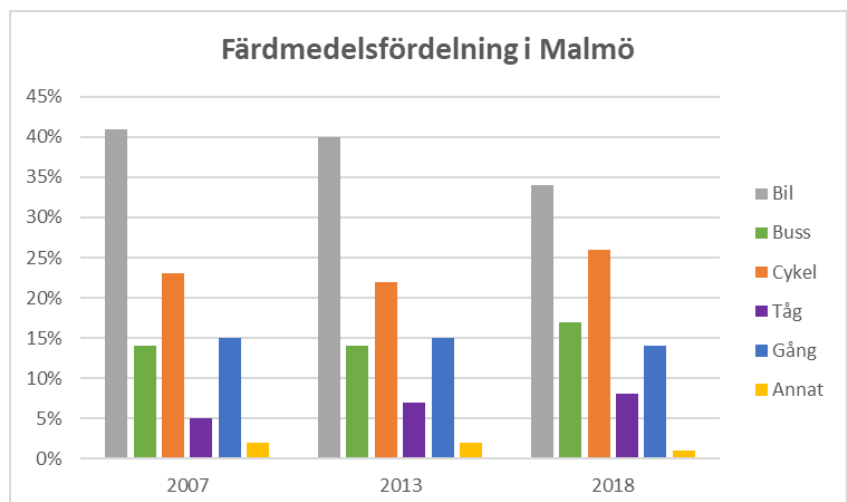
SNITTLÄNGDEN PÅ EN

CYKELRESA ÄR 2 KM

Vart femte år görs det en resvaneundersökning (RVU) för Malmö. Under 2018 har den senaste RVU genomförts, och resultaten från denna visar att cykelresandet är på frammarsch.

Totalt har 5 824 enkätsvar om resvanor legat till grund för undersökningen, och totalt 12 245 resor ligger till grund för undersökningen i Malmö.

Andelen resor som görs med cykel uppgår år 2018 till 26 %, vilket kan jämföras med 22 % fem år tidigare (2013). Ökningen av cykelandel har skett på bekostnad av bilresande, där bilandelen har sjunkit till 34 % (jämför med 40 % år 2013). Det betyder att Malmö redan har uppnått Trafik- och Mobilitetsplanens målsättning om 26 % cykelandel senast år 2020. Boende i centrum reser i något större utsträckning med cykel; 30 %.



Figur 3 Färdmedelsfördelningens utveckling i Malmö 2007 – 2018.

Genomsnittlig reslängd med cykel är 2 km. Bland korta resor mellan 1 – 3 km är cykeln det dominerande trafikslaget. Hela 42 % av resorna inom

detta intervall görs med cykel. Även inom intervallet 3 – 5 km är det cykeln som är kung, med 39 % av resandelarna.

Kvinnor cyklar i något större utsträckning än män, även om skillnaderna är små. Gällande åldersgrupper, så är den enda åldersgrupp där cyklandet har minskat sedan förra resvaneundersökningen åldrarna 15-18 år. Där har cykelandelen sjunkit från 31 % (2013) till 25 % (2018).

Cykelandelen skiljer sig även åt beroende på utbildningsnivå. Bland personer med examen på universitet/högskola uppgår cykelandelen till 29 %, medan cykelandelen för eftergymnasial utbildning (annan än universitet/högskola) är 24 %, för gymnasium/realskola är 22 % och cykelandelen för grundskola/folkskola är 17 %.

Avseende kombinationsresor mellan kollektivtrafik och cykel. Av tågresorna som görs, föregås 20 % av dessa av en cykelresa. D.v.s. var femte tågresa börjar med en cykelresa. Motsvarande för bussresor, så är det endast 9 % som föregås av en cykelresa.



## 3 Genomförda åtgärder

---

Ett cykelvägnät som håller hög kvalitet präglas av hög tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. För att uppnå detta är det viktigt att cykelvägnätet fortsätter att byggas ut så att saknade länkar byggs igen, att standarden i befintligt cykelvägnät successivt höjs, och att utrymme och kapacitet i cykelvägnätet utökas. I takt med att både Malmös invånarantal och Malmös cykelandel växer, så växer absoluta antalet cykelresor med produkten av dessa båda. Det blir således allt trängre på Malmös cykelbanor. För att upprätthålla en hög servicenivå och standard i Malmös cykelvägnät, behöver vi således skapa mer plats för Malmös cyklister.

ÅR 2018 HAR  
MALMÖ STAD:

**TOTALT 521 KM**  
CYKEL-  
INFRASTRUKTUR

**MER ÄN 5 KM**  
NYBYGGD  
CYKELBANA

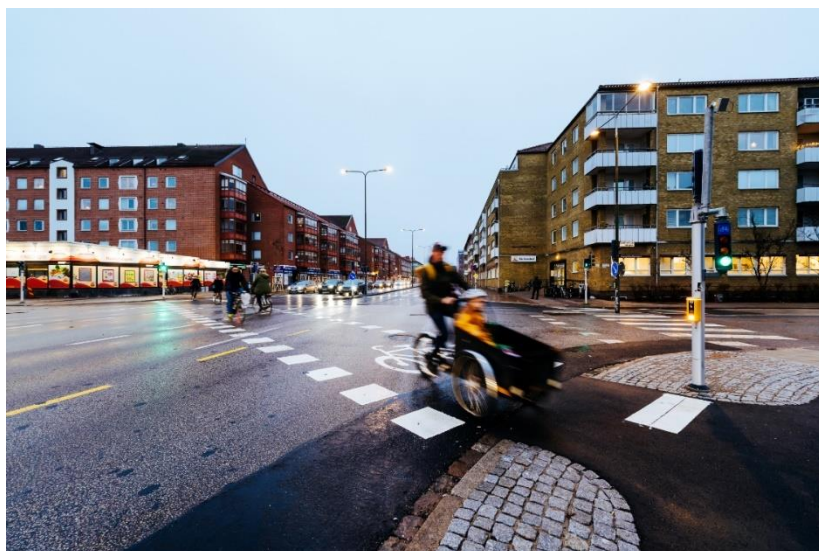
### 3.1 Cykelvägnätet

---

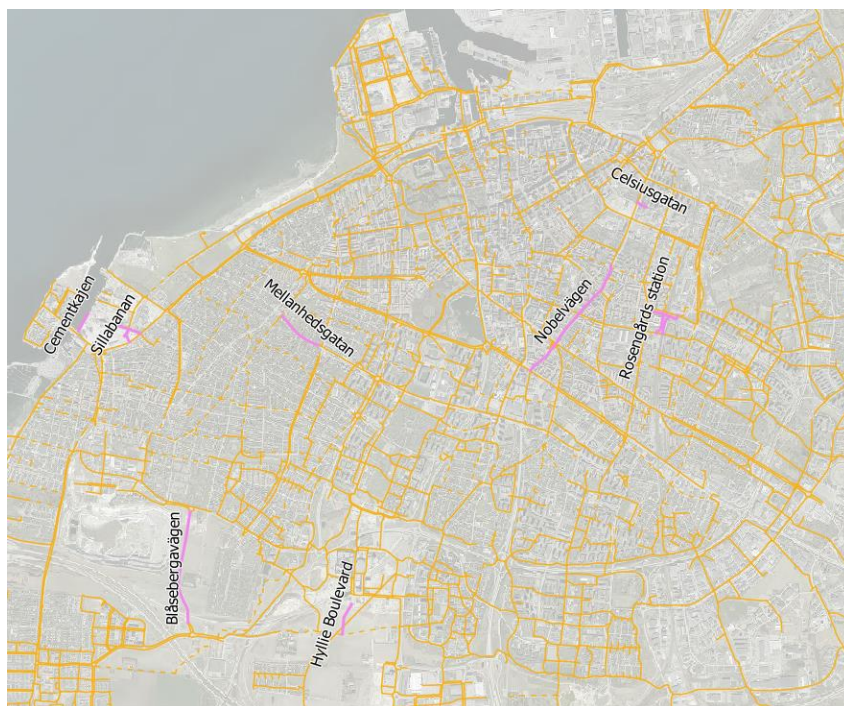
Arbetet med att bygga ut cykelvägnätet sker dels utifrån Cykelprogrammet där prioriterade länkar pekats ut och dels genom exploateringsprojekt i samband med genomförande av detaljplaner. Därtill inkommer önskemål och felanmälningar från allmänheten, vilka också kan bli föremål för utredning och åtgärd.

Malmö hade vid slutet av 2018 totalt 521 km cykelinfrastruktur, bestående av separerade cykelbanor, kombinerade gång- och cykelbanor, cykelvägar, gångfartsgator och cykelfält. Drygt hälften av infrastrukturen är separerade cykelbanor, och den absoluta majoriteten av återstående hälft utgörs av kombinerade gång- och cykelbanor.

Under 2018 utökades cykelinfrastrukturen med ytterligare 5,5 km cykelinfrastruktur, främst i form av separerade cykelbanor. Bland utbyggnaderna kan nämnas exempelvis Nobelvägen och Mellanhedsgatan (båda ligger i Cykelprogrammet) samt Blåsebergavägen och cykelbanorna runt omkring Rosengårds station.



**Figur 4 Nobelvägen vid korsning med Spånehusvägen. Foto: Christiaan Dirksen**



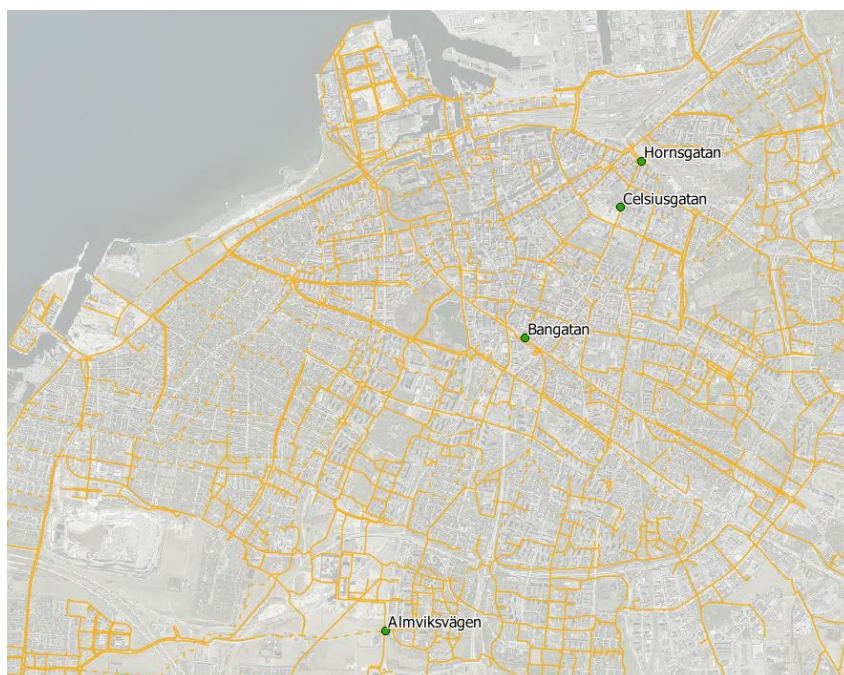
**Figur 5 Genomförda cykelbanor 2018.**

### 3.1.1 HASTIGHETSDÄMPANDE ÅTGÄRDER

Utöver dessa sträckor anlades även hastighetsdämpande åtgärder i korsningarna mellan Bangatan/Spårvägsgatan, Almviksvägen/Pildammsvägen, Celsiusgatan/Nobelvägen (anpassning av befintlig säkring), samt vid två av benen på cirkulationsplats Hornsgatan/Södra Bulltoftsvägen. De tre senare fick regleringsformen B8 Cykelöverfart, medan hastighetssäkringen vid Almviksvägen är en cykelpassage.

Bangatan anlades som cykelpassage, där körfälten sidoförsköts med hjälp av en mittrefug. Anledningen till att denna passage inte hastighetssäkrades med ramper var den frekventa busstrafik som går på Spårvägsgatan.

Vid Hornsgatan och Södra Bulltoftavägen testades en ny typ av asfaltgupp som en enklare variant av gupp, då denna cirkulationsplats planeras anpassas för Malmöexpress i närtid.



**Figur 6 Genomförda hastighetsdämpande åtgärder 2018**

### 3.1.2 CYKELÖVERFARTER

Under 2018 tillkom sammanlagt 28 cykelöverfarter, vilket innebar att Malmö vid årsslutet 2018/2019 hade totalt 70 cykelöverfarter. Syftet med cykelöverfarterna är att skapa en trafiksäker och attraktiv trafikmiljö, där utformningen av platsen harmoniserar med regleringsformen och där trafikanter enkelt förstår vilka trafikregler som gäller.



**Figur 7 Exempel på cykelöverfart. Foto: Jesper Nordlund.**



### 3.1.3 ÅTERVÄNDSVÄG – FORTSÄTTNING CYKELBANA

Under hösten och våren har kommunteknik bytt ut en del vägmärken för att underlätta för cyklisterna. 117 st skyltar E17 Återvändsväg har fått tillägget “fortsättning cykelbana”. Detta ger en ökad service och tydlighet för stadens cyklister.



Figur 8 E17 Återvändsväg – fortsättning cykelbana

## 3.2 Service och tjänster

Utöver ett heltäckande, trafiksäkert cykelvägnät av hög standard är det även viktigt att utrusta cykelvägnätet och staden med faciliteter som ger mervärden för cyklisten. Mest grundläggande är att det finns möjligheter att parkera cykeln vid avslutad resa. Privata fastighetsägare har i grunden ansvar för att ordna med parkering för såväl bil och cykel inom den egna fastigheten för de resor deras verksamhet ger upphov till. Därtill kan staden komplettera med parkering på allmän platsmark i lägen där efterfrågan är särskilt hög, eller funktionen av olika anledningar saknas.

Under 2018 uppfördes ytterligare ca 450 cykelparkeringsplatser på allmän platsmark runtom i staden. Bland annat tillkom 100 nya parkeringsplatser (ramställ) på Malmborgsgatan, 120 parkeringsplatser på Ribersborgsstigen (vinklade), samt ca 100 parkeringsplatser (ramställ) intill hållplatser Gyllins trädgård, Videdal och Hyllie Kyrkoväg. Därtill mindre kompletteringar runtomkring i innerstaden.

ÅR 2018 HAR  
MALMÖ STAD:

YTTERLIGARE **450**  
CYKELPARKERINGAR  
PÅ ALLMÄN PLATS

TOTALT **5**  
CYKELBAROMETRAR



Figur 9 Cykelparkering vid Triangeln.  
Foto: Jesper Nordlund

Under året har även evenemangscykelparkering vidareutvecklats och använts bl.a. under Malmöfestivalen och Sommarlov i Beijers park. Den nya typen är blomsterurnor som har lackerats i orange (färgkod för Cykliga Malmö) och utrustats med stålvajrar för att möjliggöra fastlåsning av cykel.



**Figur 10 Evenemangscykelparkering.**  
**Foto: Jesper Nordlund**

Tre cykelbarometrar placerades ut under 2018, i korsningarna Hyllie allé/Pildammsvägen, Limhamnsvägen/Mariedalsvägen samt Föreningsgatan/Sallerupsvägen. Totalt finns det idag fem stationära cykelbarometrar idag i staden. Under året har det uppstått vissa problem med leverans av data, vilket dock har åtgärdats under slutet av året.



**Figur 11 Cykelbarometer.**  
**Foto: Åsa Svensson**

Ytterligare fem cykelräcken placerades ut i trafiksignalkorsningar, i syfte att ge cyklister en bättre komfort, men också för att ordna korsningen och påvisa var i korsningen det är lämpligt att invänta grön signal. Dessa fem räcken placerades ut i tre korsningar:

- Kalkbrottsgatan/Hyllie Kyrkoväg (3 st)
- Drottninggatan/Fänriksgatan (1 st)
- Lundavägen/Vattenverksvägen (1 st)

Vid Bike & Ride Malmö C har målning och skyltning gjorts, för att tydligare hänvisa till cykelgaraget på Malmö C och vilka funktioner som finns i garaget. En cykelrensning har även genomförts på Triangelns Bike & Ride.

### 3.3 Kommunikation

---

Facebook – På [facebook.com/cykligamalmö](https://facebook.com/cykligamalmö) presenterar vi information om stort och smått för att fler ska välja cykeln som transportmedel. Vid slutet av 2018 hade vi 2859 följare.

Cykelkarta – Under året uppdaterade vi kartan med bland annat genom att visa ett större cykelvägnät samt övrig nyttig och cyklig information.

Cykelns dag – Den 12 maj hyllade vi cykeln lite extra genom att fira Cykelns dag i Nydalaparken. Vi bjöd på en cykelfest med bland annat cykelauktion, testa cykla en cykelteknikbana samt tips och tricks på hur man kan ta hand om sin cykel.

Pling Plong – I samband med SVT Sommarlov bjöd vi besökarna i Beijers Park på olika cykliga aktiviteter. Vi uppmuntrade även besökare att cykla till parken genom olika kampanjer.

Bilar stannar – cyklar cyklar – Under 2018 återanvände vi kampanjen gällande stadens relativt nya cykelöverfarter. Alla känner inte till cykelöverfarten eller vad den innebär. Då Malmö får fler och fler cykelöverfarter var det viktigt att informera alla slags trafikanter om cykelöverfarten.



Invigning Nobelvägens cykelbana – Den 19 december invigde vi Nobelvägens cykelbana. Efter över 9 månaders arbete var det äntligen dags att fira att Nobelvägens cykelbana var klar. Det gjorde vi genom att bjuda på musik, glögg och kakor samt andra cykliska saker.



**Figur 12** Invigning av Nobelvägen den 19 december.  
**Foto:** Lars Bendroth

### 3.4 Mobility Management

---

Under 2018 har likt föregående år elcykeltest genomförts, där malmöbor har erbjudits att under 7 veckors tid låna elcykel. Syftet med aktiviteten är att ge fler människor möjlighet att cykla i Malmö, särskilt bland de grupper som bor i utkanten av staden och har exempelvis en lite längre sträcka till sin arbetsplats. Ett halvår efter testperioden uppger 60 % att de cyklar mer än innan elcykeltestet och nästan hälften har skaffat en egen elcykel. 45 % av testcyklisterna är personer som normalt använder bil för sina dagliga resor.

Cykelskolor för vuxna har bedrivits i samarbete med Cykelfrämjandet och MKB. Att lära ut kunskapen att cykla är inte minst en viktig social investering, då det ökar individens oberoende till kollektivtrafik och bilåkande, ökar dess rörlighet och möjligheter att ta del av en större del av staden. Under 2018 lärde sig ca 200 vuxna malmöbor att cykla, vid sammanlagt 12 kurstillfällen.

Malmö Works är ett initiativ där staden, Skånetrafiken och privata aktörer tillsammans arbetar för mer hållbara arbetsresor. I samverkan skapas förutsättningar och incitament för fler att resa hållbart till jobbet. En stor del av insatserna handlar om att öka andelen cykelresor. Under 2018 har nio företag varit med och etablerat formerna för Malmö Works. Mer information finns på [www.malmoworks.se](http://www.malmoworks.se).



## 3.5 Utredningar, projekt och övrigt

---

### 3.5.1 KONCEPTSTUDIE CYKELGATOR

År 2017 utkom regeringen med en promemoria innehållande förslag till förändringar i trafiklagstiftningen, som syftade till att främja cykling och stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. Promemorian innehöll förslag på ett flertal nya trafikregler. En av dessa nya regler innebar att möjliggöra instiftandet av cykelgator.

Cykelgatan skulle enligt förslaget få ett eget vägmärke, ha högsta tillåtna hastighet 30 km/h, och fordon som kör in på cykelgatan från sidogator har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.

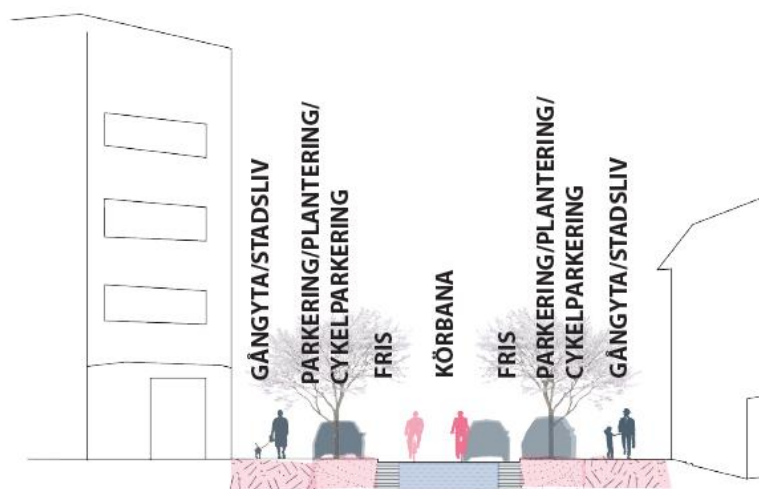
Efter att promemorian hade varit ute på remissförfarande hos kommuner och myndigheter, dröjde det något år innan de ovan listade punkterna infördes som gällande lagstiftning. Cykelgata har ännu inte införts som lagstiftning. Flera lobbyorganisationer inom svensk cykling verkar för att påskynda implementering av denna regleringsform.

Trots detta har Malmö stad valt att förbereda sig på en framtida sådan ändring i lagstiftningen. Under 2018 har Malmö stad låtit ta fram en Koncept- och potentialstudie för hur framtidens Cykelgator i Malmö skulle kunna se ut. Cykelgatan är alltså en gata där cykling sker i blandtrafik, men där gatan har utformats för låga hastigheter och motorfordon ska anpassa hastigheten efter cykeltrafiken. Fordon som angör cykelgatan från sidogator har väjningsplikt. Syftet med studien var att ta fram ramar och riktlinjer för hur gatorna ska fungera i Malmös kontext, vilka krav som ska ställas på utformningen, och att skapa något som är enkelt och tydligt för trafikanten att förstå.

Syftet med cykelgator kan variera, men brukar generellt handla om att skapa trafiksäkra, trygga och attraktiva gatumiljöer där cykeltrafiken främjas. Det kan vara i gator som är viktiga länkar för cyklister, men där en separerad cykelbana inte ryms.

Viktiga grundförutsättningar för att en gata ska fungera som cykelgata är att gatan ska ha potential för ett högre flöde av cyklister än motorfordon (helst dubbelt så stort flöde), att den ska vara en saknad länk i cykelvägnätet, och vara möjlig att begränsa för genomfartstrafik för motorfordon.

Avsikten är att konceptet ska testas under år 2020 på ett par stråk med hjälp av enkla temporära åtgärder.



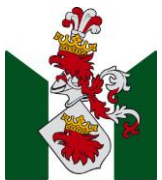
**Figur 13** Principer för hur en cykelgata skulle kunna se ut.

### 3.5.2 STUDIEBESÖK

Varje år tar Malmö stad emot studiebesök bestående av tjänstepersoner, politiker och studenter från hela världen, som vill lära sig mer om hur Malmö stad arbetar med att främja cykling. Under 2018 var antalet studiebesök 14 st som kom för att lyssna på Cykelstaden Malmö. Därtill hölls föredrag på två konferenser om Cykelstaden Malmö.

**Tabell 1** Studiebesök till Malmö stad, om Cykelstaden Malmö.

Studiebesök	
Nationella	Internationella
Boverket	Scaling Cykling Innovations (Danmark, Nederländerna)
Borås kommun	Chalmers internationella masterstudenter
Trafikverket	Danske Ingenjörer (IDA)
Miljövetenskap, Lunds universitet	Urban Design, USA
SamGIS Skåne	Chengdu, Kina
SKL, Trafikverket	Roskilde kommun, Danmark
Kommunförbundet Skåne (konferens)	Abu Dhabi, UAE
Tylösandsseminariet (konferens)	Probolinggo, Indonesien



**Malmö stad**

**GATUKONTORET**

205 80 Malmö, Telefon 040-34 10 00

E-post [gatukontoret@malmö.se](mailto:gatukontoret@malmö.se)

[www.malmö.se](http://www.malmö.se)