

GATUKONTORET

CYKELPROGRAM FÖR MALMÖ STAD 2012-2019



Förord

Malmö är en uppmärksammasad cykelstad med över 47 mil cykelbanor och flera innovativa lösningar för cyklister. Malmö stad och malmöborna har anledning att känna stolthet. Malmö stad har redan kommit långt med cykelstadens utveckling och utbyggnad och planerarna har samlat på sig mycket kunskap som gör att vi kan komma ännu längre.

Ambitionen är att vara en internationellt erkänd cykelstad och att det ska vara enkelt och säkert för alla att cykla i Malmö. Cykeln ska vara ett självklart val och tillsammans med gång- och kollektivtrafik vara normen i staden. Dessa trafikslag kompletterar varandra och planeras i ett samlat grepp. Malmös cykelbanor ska vara vackra, trygga och rena och det ska finnas flera kända stråk med förhöjd kapacitet och komfortnivå. Under programperioden kommer åtgärder i stadens centrala delar, arbetet för att främja cykelpendling och parkeringsfrågor vara prioriterade.

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

Sammanfattning

Ett cykelprogram behövs för att få en tydlig struktur och ett samlat grepp kring framtida satsningar. Att satsa på cykling har många fördelar; cykeln är pålitlig och billig, den ger förbättrad folkhälsa, tar litet markanspråk och har en ytterst begränsad negativ miljöpåverkan. Idag finns det 467 kilometer cykelbana i Malmö. En rad cykelinsatser har gjorts de senaste åren och Malmö stad tog emot pris som året cykelfrämjarkommun både 2011 och 2012. Med detta program höjs ambitionen ytterligare. Resvaneundersökningen, som görs var femte år, visade att Malmöbor mellan 15-84 år använder cykeln för 23 % av sina resor. Målet är att öka denna till 30 % andel cykelresor år 2018.

I programmet föreslås åtgärder inom fem områden som totalt beräknas kosta ungefär 400 miljoner kronor.

ÅTGÄRDER SOM STÄRKER MALMÖS PROFIL SOM CYKELSTAD

För att profilera sig som en cykelstad krävs mycket mer än fysiska investeringar. Malmö stad har sedan flera år arbetat framgångsrikt med att stärka profilen som cykelstad, bland annat genom kommunikativa kampanjer. För att upprätthålla profilen är det viktigt att fortsätta med dessa satsningar för att förmå fler människor att cykla. I programmet föreslås åtgärder som beräknas kosta omkring 18 miljoner.

DRIFTSÅTGÄRDER FÖR ÖKAD TRYGGHET OCH KOMFORT

För att cyklisternas upplevelse ska bli så positiv som möjligt är det viktigt med väl fungerande drift och underhåll. I programmet föreslås en rad driftsåtgärder för att just öka tryggheten och komforten. Hur

mycket det kommer att kosta beror på i vilken skala de föreslagna åtgärderna implementeras men klart är att det kommer att krävas en kraftigt ökad driftsbudget för att förverkliga det som föreslås.

ÖVERGRIPANDE INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Den viktigaste infrastrukturåtgärden Malmö behöver göra för att göra staden tillgänglig för cyklister är att anlägga cykelbanor längs med huvudgatunätet i de centrala delarna. I programmet föreslås också många andra åtgärder som ökar framkomligheten, säkerheten och tillgängligheten för cyklister. De åtgärder som föreslås är svårberäknade men prognostiserade till 380 miljoner kronor.

SMÅ INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Att cykla ska vara enkelt och komfortabelt och staden ska sträva efter att allt fler börjar cykla. Malmö har genom åren arbetat framgångsrikt med många typer av mer värdesåtgärder i cykelvägnätet. En del av

åtgärderna är nu redo att implementeras i större skala. I programmet föreslås åtgärder för ca 7 miljoner under de åtta år som programmet sträcker sig

ÅTGÄRDER FÖR FÖRBÄTTRAD PARKERING

Varje cykelresa avslutas med en parkerad cykel. Att enkelt kunna ställa cykeln på en säker plats är viktigt för att hela cykelresan ska bli en positiv upplevelse. I programmet föreslås parkeringsåtgärder som beräknas kosta ungefär 10 miljoner kronor.

Bilaga: cykling i olika gatumiljöer

I Malmö planeras huvudsakligen för cykeltrafik i fem olika gatumiljöer; cykling i blandtrafik, cykelanpassade gator, cykling i gångfartsområden och på gågator, cykelbanor längs huvudgator samt friliggande cykelbanor. De olika typerna kompletterar varandra och ger valfrihet. I denna bilaga finns en genomgång där för- och nackdelar för respektive typ redovisas.

Innehåll

Inledning **6**

FÖRDELAR MED ATT SATSA PÅ CYKEL	7
CYKELTRAFIKEN IDAG	8
SYFTE	9
MÅL	9
GENOMFÖRANDE AV PROGRAMMET	9
AVGRÄNSNING OCH LÄSANVISNING	9

Fem åtgärdsområden **10**

1. ÅTGÄRDER SOM STÄRKER MALMÖS PROFIL SOM CYKELSTAD	12
Allmänna åtgärdsförslag	12
Kampanjer för ökad cykling	12
Företag och organisationer	12
Boende i Malmö	13
Skolan	13
Cykling som livsstil	13
Cykelkartor & mobilapplikationer	14
Lånecykelsystem	14
2. DRIFTSÅTGÄRDER FÖR ÖKAD TRYGGHET OCH KOMFORT	15
Cykling vid vägarbeten	15
Vinterväghållning	15
Belysning	16
Vegetation	17
Beläggingsprogram	18
Ytmaterial	18
Allmän skötsel	18
Cykelsymboler och GC-skyltar	18
Bilspärrar	19
Mopedförbud	20

3. ÖVERGRIPANDE INFRASTRUKTURÅTGÄRDER	21
Trafiksäkerhetsarbete	21
Klassificering av cykelvägnätet	21
Infrastrukturförbättringar	21
Nybyggnad av cykelbanor	22
Cykling på enkelriktade gator	24
Cykelanpassade gator	24
Rekreativ cykling	24
Cykelvägvisning	26
Intressanta framtida cykelstråk	26
4. SMÅ INFRASTRUKTURSÅTGÄRDER	27
Räcken	27
Cykelbarometrar	27
Förlängd gröntid i trafiksignaler	27
Cykelboxar	27
Cykelpumpar	27
Cykelkartor i knutpunkter	28
Rastplatser	28
Vindskydd	28
5. ÅTGÄRDER FÖR FÖRBÄTTRAD PARKERING	30
Parkering vid Citytunnelstationer	30
Andra stora knutpunkter	30
Parkering vid gågatorna	31
Allmänna markparkeringsplatser	31
Laddningsstationer för elcyklar	31
Evenemangscykelställ	31
Cykelställ med bilsilhuett	31
Bilaga: cykling i olika gatumiljöer	32
<hr/>	
Projektorganisation	39
<hr/>	

Inledning

Malmö stads första cykelplan antogs redan 1976 och var startskottet för en målmedveten utbyggnad av cykelvägnätet. Planen tillämpades i ungefär tio år. Därefter låg cykelfrågorna långt ner på agendan. Det dröjde fram till 1999 innan efterföljande cykelprogram utarbetades. Målen i det programmet sträckte sig fram till 2005. Sedan dess har Malmö stad varit utan ett styrdokument för cykelplanering. Trots det har en rad cykelfrämjande åtgärder genomförts de senaste åren och både 2011 och 2012 mottog Malmö stad Cykelfrämjandets pris som årets cykelfrämjarekommun i Sverige.

Inom arbetet med ÖP 2012 förordas att Malmö ska växa genom att de redan bebyggda delarna förtätas. Det innebär att fler personer kommer att förflytta sig i befintlig struktur och kommer att ha målpunkter som ligger inom cykelavstånd. Detta kommer att ställa ökade krav på befintliga cykelvägar och den ökade efterfrågan bör beaktas vid dimensioneringen av cykelstråk.



Fördelar med att satsa på cykel

Det finns många fördelar med cykling både för samhället och för den enskilde.

PÅLITLIG OCH BILLIG

En cykel är ett pålitligt, snabbt, smidigt och billigt transportmedel. Cyklister påverkas sällan av rusningstrafikens köer eller tidtabeller och kan ofta komma väldigt nära sin målpunkt och parkera där. En cyklist kan alltid förvänta sig att resan tar ungefär lika lång tid.

SAMHÄLLSNYTTA OCH FOLKHÄLSA

Vinster som förbättrad folkhälsa och miljö genom cykelinvesteringar är högre än kost-

naderna för själva investeringen. Cykeln är dessutom ett bra motionsredskap. Måttlig fysisk aktivitet 30 minuter om dagen förebygger bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, fetma och åldersdiabetes och den positiva effekten på hälsan av att cykla är betydligt större än risken att åka ut för en cykelolycka. Idag skulle tre av fyra svenskar i åldern 30-70 år behöva röra sig mer. Samhället får bära kostnader på 6 miljarder kronor varje år på grund av sjukdomsburda relaterad till fysisk inaktivitet. Fler cyklister ger i förlängningen förbättrad folkhälsa.

LITET MARKANSPRÅK OCH ÖKAT STADSLIV

Idag består 10-20 % av ytan i svenska städer av infrastruktur, och vägarna står för

den allra största delen. En cykel kräver endast en tiondel av den yta som en bil upptar i trafiksystemet, det gäller även vid parkering. Cyklister bidrar också till ett rikare stadsliv och utgör en förutsättning för en tätare stad.

LITEN MILJÖPÅVERKAN

Ett ökat antal transporter med cykel kan spela en avgörande roll för att skapa en hållbar utveckling för Malmö. Cyklar släpper inte ut några emissioner och endast minimalt med däckpartiklar, bullret är nästan obefintligt och tillverkningsprocessen är väldigt enkel jämfört med bilar.

Cykeltrafiken idag

Malmö som cykelstad räknas till landets främsta. Det märks inte minst av det stora intresse andra visat för oss. Det senaste året har i en strid ström studiebesök från hela världen kommit till Malmö för att låta sig inspireras. Bland cyklisterna i staden kan vi numera se en större mångfald. En viktig del i den fortsatta satsningen är att bygga en infrastruktur där alla har sin plats, alla från lådcyklister med småbarn, till cyklande skolbarn till snabba långpendlingscyklister.

CYKELTRAFIKMÄNGD

I Malmö räknas cykeltrafiken återkommande på 250 platser. I det centrala snittet görs

räkningar varje år, i de halvcentrala områdena vartannat år och i ytterområdena, samt punkter där antalet cyklister understiger 500 per dygn, vart fjärde år. Antalet cyklister är störst på Kungsgatan och Kaptensgatan med 8 000 - 10 000 cyklister per dygn år 2011.

CYKELTRAFIKANDEL

Vart femte år görs i Malmö en stor resvaneundersökning med statistiskt säkerställt resultat. År 2008 visade denna att Malmöborna använder cykeln vid 23 % av sina resor. För 2003 var motsvarande siffra 20 %. Talen ska dock tolkas med en viss försiktighet då endast personer i åldern 18-75 år är medräknade. För år 2008 finns även

ett jämförelsetal för åldern 15-84 år, även det är 23%.

LÄNGD CYKELBANA

Malmö stad bygger ut cykelvägnätet årligen. En cykelbana är enligt definitionen dubbelriktad och helt separerad från biltrafik. Cykelvägnätets längd har mätts sedan sjuttioalet.

ÅR	LÄNGD CYKELBANA (KM)
1970	100
1981	170
1990	220
2000	300
2011	451
2012	467





Syfte

Syftet är att samla alla cykelsatsningar som bör realiseras i Malmö mellan åren 2012 och 2019. Programmet ska fungera som ett underlag för verksamhets- och budgetplanering.

Mål

Programmet ska redovisa verkningsfulla åtgärder inom en rad områden såsom kampanjer, drift, små och övergripande infrastrukturåtgärder och cykelparkering. Programmet ska bidra till att befästa och stärka stadens position som erkänd cykelstad, både nationellt och internationellt.

KOMMUNALA OCH NATIONELLA MÅL

Cykelprogrammet överensstämmer med gatukontorets övergripande inriktning om hållbar stadsutveckling, likaså med stadsbyggnadskontorets mål om en hållbar, attraktiv och framgångsrik stad. Vidare bidrar cykelprogrammet till uppfyllelse av Malmö stads miljömål om omställning av transporter och resvanor, en renare och tystare stad samt en god vistelsemiljö för alla i Malmö. Programmet bidrar också till det kommunalpolitiska målet om att fler av resorna i staden ska ske med gång, cykel- och kollektivtrafik.

Cykelprogrammet går i linje med det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

EFFEKTMÅL

► Ökad andel cykelresor från 23 % 2008 till:

- 25 % andel cykelresor år 2013
- 30 % andel cykelresor år 2018

► Bidra till måluppfyllelse av Trafikmiljöprogrammet (2012-2017) som är inriktat på att skapa ett rent, tyst och snålt transportsystem där det ska vara lätt att färdas hållbart.

LEVERANSMÅL

Genomföra de åtgärder som föreslås i programmet.

Genomförande av programmet

Programmet ska ligga till grund för verksamhets- och budgetplanering som syftar till att utveckla cykelstaden Malmö. Avstämning med cykelprogrammet bör göras årligen för att till 2019 ha genomfört samtliga åtgärder.

IMPLEMENTERAS STRÅKVIS

Driftsåtgärder och mindre infrastrukturåtgärder bör implementeras stråkvis. Detta för att skapa en tydlighet gentemot cyklister och för att mer slagkraftigt kunna marknadsföra förbättringsåtgärderna. Samma metod gäller för övergripande infrastrukturåtgärder där det vid utbyggnad av cykelbanor är att föredra om så långa sträckor som möjligt anläggs i en följd.

Avgränsning och läsanvisning

Programmet har ett medvetet pragmatiskt upplägg med fokus på åtgärder och omfattar geografiskt hela Malmö stad. I bilagan *cykling i olika gatumiljöer* redovisas hur infrastrukturen för cyklister kan planeras. Dessa sidor ska ge läsaren en ökad förståelse för cykelplanering i stort. För planering hänvisas i övrigt till dokument som gatukontorets tekniska handbok och SKL:s skrifter GCM-handboken och TRAST.



Fem åtgärdsområden

Cykelprogrammet är indelat i fem åtgärdsområden som alla är viktiga hörnstenar i skapandet av en bra cykelstad. Alla åtgärder samlat är prognostiserade att kosta ca 400 miljoner kronor, löpande driftsåtgärder exkluderade. De fem åtgärdsområden beskrivs i korthet på nästa sida och är följande:

- Åtgärder som stärker Malmös profil som cykelstad
- Driftsåtgärder för ökad trygghet och komfort
- Övergripande infrastrukturåtgärder
- Mindre infrastrukturåtgärder
- Åtgärder för förbättrad parkering

1. ÅTGÄRDER SOM STÄRKER MALMÖS PROFIL SOM CYKELSTAD

För att profilera sig som en cykelstad krävs mycket mer än fysiska investeringar. Malmö stad har sedan flera år arbetat framgångsrikt med att stärka profilen som cykelstad, bland annat genom kommunikativa kampanjer. För att upprätthålla och stärka profilen är det viktigt att fortsätta med liknande satsningar. I programmet föreslås åtgärder som beräknas kosta omkring 18 miljoner under de åtta år som programmet sträcker sig.

2. DRIFTSÅTGÄRDER FÖR ÖKAD TRYGGHET OCH KOMFORT

För att cyklisternas upplevelse ska bli så positiv som möjligt är det viktigt att de inte störs av sådant som gropar, snö, växtlighet eller trasig belysning. I programmet föreslås en rad åtgärder för att just öka tryggheten och komforten. Hur mycket det kommer att kosta beror på i vilken skala de föreslagna åtgärderna implementeras men klart är att det kommer att krävas en kraftigt ökad driftsbudget för att förverkliga denna del av cykelprogrammet.

3. ÖVERGRIPANDE INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

De viktigaste övergripande infrastrukturåtgärderna som behöver göras är att anlägga cykelbanor längs med huvudgatunätet i de centrala delarna. I programmet föreslås också många andra åtgärder som ökar framkomligheten, säkerheten och tillgängligheten för cyklister. Det är svårt att prognosticera så pass omfattande åtgärder som föreslås, beräkningar ger en siffra omkring 365 miljoner kronor.

4. SMÅ INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Att cykla ska vara enkelt och komfortabelt. Staden ska också sträva efter att allt fler börjar cykla, även i vuxen ålder. Malmö har genom åren arbetat framgångsrikt med många typer av mervärdesåtgärder i cykelvägnätet. En del av åtgärderna har testats i olika EU-finansierade projekt och är nu redo att implementeras i större skala. De åtgärder som föreslås beräknas kosta ca 5 miljoner under de åtta år som programmet sträcker sig.

5. ÅTGÄRDER FÖR FÖRBÄTTRAD PARKERING

Varje cykelresa avslutas med en parkerad cykel. Att enkelt kunna ställa cykeln på en säker plats är viktigt för att hela cykelresan ska bli en positiv upplevelse. Malmö har under många år arbetat aktivt med att utöka antalet cykelparkeringsplatser i centrum, vid hållplatser och stationer. I programmet föreslås parkeringsåtgärder som beräknas kosta knappt 10 miljoner kronor under de åtta år som programmet sträcker sig.

1. Åtgärder som stärker Malmös profil som cykelstad

Malmö stad är en nationell föregångare inom mobility management. Flera personer är engagerade i cykelfrågor och arbetar för att främja cykling. Många Malmöbor känner till kampanjen Inga löjliga bilresor, andra har stött på mobility management i skolan eller på arbetsplatsen. En orange kulör används frekvent i cykelsammanhang och har blivit signifikant för kampanjarbetet. De åtgärder som föreslås beräknas kosta omkring 18 miljoner.

ALLMÄNNA ÅTGÄRDSFÖRSLAG

► Skapa en övergripande kommunikationsplan för cykelfrågor. Det är ett viktigt steg, bland annat för att bättre kunna marknadsföra de fysiska satsningar som görs i staden.

► Öka engagemanget i sociala medier och använda dessa strategiskt. Sociala medier har börjat att spela en allt viktigare roll i samhället.

► Fortsätta samverka och nätverka nationellt och internationellt genom att ta emot studiebesök samt delta och föreläsa på konferenser.

► Göra attitydundersökningar om vad cyklister tycker om cykelstaden Malmö med jämna mellanrum.

► Skapa en igenkännande grafisk profil för cykelstaden Malmö. Malmö stads grafiska profil ska ligga som grund för uttrycket.

KAMPANJER FÖR ÖKAD CYKLING

Kampanjen "Inga löjliga bilresor" har genomförts årligen mellan 2007-2011. Kampanjen har haft stort genomslag hos Malmöbor och i utvärderingarna har beteendeförändringar påvisats. År 2011 ändrades fokus från cykelresor till alla hållbara färdmedel - och parollen var "gå, cykla, åk kollektivt".

Våren 2011 hölls en ny kampanj om vett och etikett på cykel med syfte att bidra till ett bättre cykelklimat och ökad cykling. Kampanjen var en del av det samarbetsprojektet "Øresund som cykelregion".

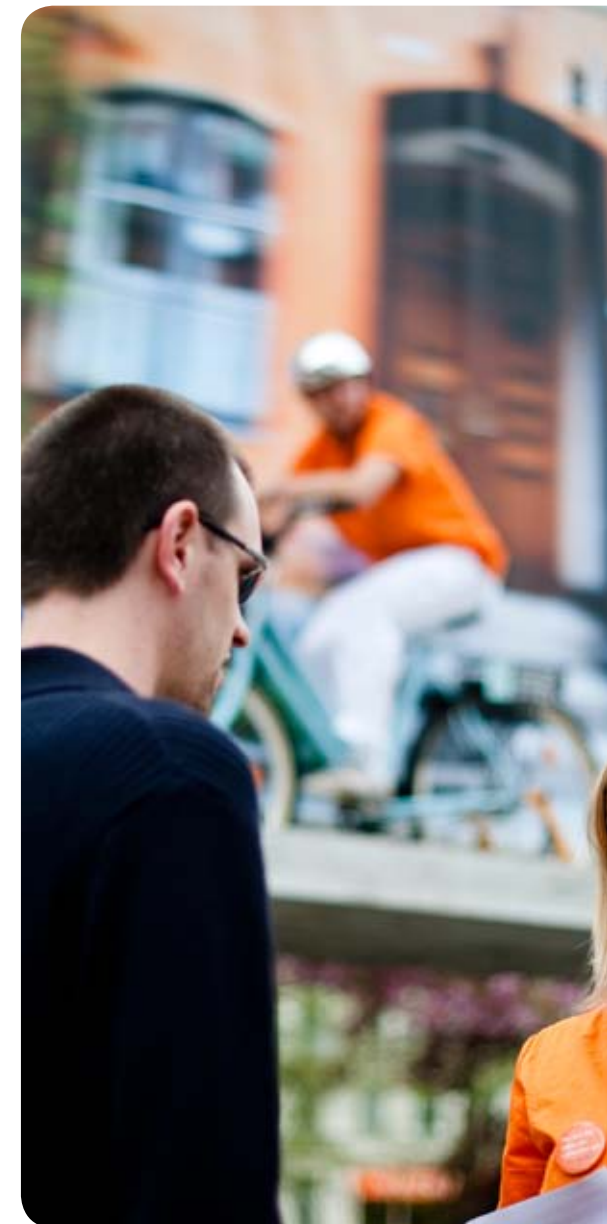
Förutom kampanjer som syftar till ökad cykling har Malmö stad i ett par år genomfört en synbarhetskampanj i november månad för att uppmärksamma nyttan med reflexer och reflexvästar.

Utvärderingarna visar bland annat att nästan alla Malmöbor är positiva till kampanjer för ökad cykling

Följande åtgärder föreslås:

► Fortsätta att utveckla och årligen genomföra kampanjer med syfte att få fler att cykla. Kampanjerna ska ha ambitionen att höja statusen för cykling och stärka bilden av Malmö som en attraktiv cykelstad. Kampanjer som genomförs ska nå ut brett och stödja övriga insatser som görs för att få fler att välja att cykla. Kampanjerna ska innehållsmässigt spegla de behov som identifieras i och utanför vår verksamhet.

Kampanjen "Inga löjliga bilresor", som fungerat som en kommunikativ grund för cykelkampanjarbetet, ses över och utvecklas under höst-vinter 2012 för att kommande år kunna fortsätta att vara en framgångsrik masskommunikativ kampanj. Inga löjliga bilresor ska stärka Malmös varumärke som cykelstad, lägga en kommunikativ ton för vårt kampanjarbete och inspirera till att cykla mer.





FÖRETAG OCH ORGANISATIONER

Samverkan med företag och organisationer bedrivs med syfte att få företagen och organisationerna att ta ett större ansvar för den trafik verksamheten genererar och byta ut bilresor mot bland annat cykelresor inom staden. Förutom miljövinster är hälsoargument och ekonomi ofta viktigt då företagen kan se direkta vinster. Initiativ till och medverkan i arbetet med att utveckla Malmö stads eget system för tjänstecyklar är ett exempel på arbete som gjorts inom den egna organisationen.

Följande åtgärd föreslås:

- Fortsätta samverka med företag och organisationer i olika samarbetsformer.

BOENDE I MALMÖ

Förutom de kampanjer som genomförs årligen arbetar gatukontoret med att påverka Malmöbornas resvanor på olika vis. Under ett par års tid kontaktades alla nyinflyttade via brev och telefon för att erbjudas resvanerådgivning. Samma metod används just nu i Västra Hamnen, där vi ser ett stort behov av att arbeta med resvanepåverkan. De uppväxta Malmöbor som använder bil som sitt huvudsakliga färdmedel erbjuds att kostnadsfritt prova att åka kollektivt under en månad. De som hellre vill börja

cykla erbjuds en cykelservice för att få cykeln i pendlingsbart skick. Samverkan med fastighetsägare är en annan metod för att nå ut med information till boende i Malmö.

Följande åtgärd föreslås:

- Fortsätta utveckla metoder för resvanepåverkan och genomföra projekt som erbjuder Malmöbor möjlighet att prova på att resa hållbart och påverka dem att välja att gå, cykla och åka kollektivt i det långa loppet.

SKOLAN

Trafiksituationen kring många av Malmös skolor är både osäker och ohälsosam då föräldrar skjutsar sina barn till skolan i bil. För att skapa en hållbar trafiksituation kring skolorna arbetar gatukontoret sedan fler år med beteendepåverkansåtgärder, bland

annat inom projektet "Vänlig väg till skolan". Syftet är att få fler föräldrar att gå eller cykla till skolan tillsammans med sina barn. Förutom förbättrad luftkvalitet och säkrare miljö runt skolorna bidrar projektet till bättre hälsa bland barn som går eller cyklar till skolan.

Följande åtgärd föreslås:

- Fortsätta utveckla metoder för resvanepåverkan och genomföra projekt för att få fler föräldrar att gå eller cykla till skolan tillsammans med sina barn.

CYKLING SOM LIVSSTIL

Marknadsföring av en urban livsstil som visar hur det är att leva i stan utan bil användes bland annat då boken "Berömda människor som cyklat i Malmö" gavs ut. Renodlad livsstilsmarknadsföring är, trots



utgivandet av boken, fortfarande ganska obeprovat. Förmodligen beror det på att en gemensam bild av vad begreppet innebär saknas. Det finns ingen större undersökning om vad som skulle få Malmöborna att välja cykeln istället för bilen. Arbetet utgår mer från generella kunskaper, så som att cyklingens status behöver höjas, att cykling är attraktivt och att det ska vara lättare att välja cykeln än bilen.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Göra en undersökning med cyklister, vanebilister och tidigare vanebilister för att kunna identifiera Malmöspecifika mönster.

- ▶ Granska goda exempel på livsstilsmarknadsföring.

- ▶ Anordna en workshop kring vad begreppet "livsstil" kan innebära för att komma fram till vad det är som ska framhållas i marknadsföringen.

CYKELKARTOR & MOBILAPPLIKATIONER

Idag utkommer Malmö stad med en tryckt cykelkarta udda årtal. I december jämna årtal skickas underlagsmaterial från gatukontoret till stadsbyggnadskontoret och i februari är kartan klar för tryck. I första trycket görs 40 000 exemplar. Under jämna

år trycks sedan i regel fler kartor från det föregående året upp. I dagsläget läggs inga resurser på att marknadsföra cykelkartan men den finns gratis att hämta i Stadshusets reception, på medborgarkontor och bibliotek och denna distribution bedöms fungera väl.

En digital cykelkarta finns på malmo.se. Malmö stad har också en cykelreplanerare som nås både på trafiken.nu och på skanetrafiken.se. Denna upplevs idag av många som trist och svåränvänd. Inom projektet "Øresund som cykelregion" utreds, om det finns möjlighet att skapa en cykelreplanerare för hela regionen.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Att en informatör eller kommunikatör från gatukontoret är med vid framtagandet för att tillgodose önskad kvalitet och layout på cykelkartan.



- ▶ Producera och trycka upp nya cykelkartor med tätare intervall de år stora ändringar gjorts i cykelinfrastrukturen.

- ▶ Använda nya kanaler för att öka spridningen av cykelkartan, exempelvis kaféer och hotell. Marknadsföring av kartan bör arbetas in i den kommunikationsplanen. Med ökad spridning behöver också upplagan ökas.

- ▶ Följa utvecklingsarbetet av digitala cykelkartor som görs i projektet "Øresund som cykelregion" som löper 2010-2013. Resultatet bör också utmynna i en mobilapplikation som visar cykelvägar och med tillhörande cykelgarage, pumpar, kartor, barometrar m.m.

LÄNECYKELSYSTEM

Många Malmöbor har en egen cykel, men den är inte alltid med och många kommer till Malmö med kollektivtrafik. Detta tillsammans med att regionen växer och både inpendlings- och turistresorna till staden blir fler till antalet ökat behovet av ett system.

- ▶ För att knyta samman kollektivtrafiken och cykeln som transportsätt planeras ett hyrcykelsystem med utgångspunkt i projektet "Øresund som cykelregion".





2. Driftsåtgärder för ökad trygghet och komfort

För att cyklisternas upplevelse ska bli så positiv som möjligt är det viktigt att de inte störs av sådant som gropar, snö, grus, växtlighet, glassplitter eller trasig belysning. De flesta åtgärder som föreslås i kapitlet är knutna till gatukontorets drift- och underhållsavdelnings verksamhet och dess skötselentreprenörer och om de utförs fås en direkt inverkan på cyklisters känsla av trygghet. Hur mycket det som föreslås kommer att kosta beror på i vilken skala de föreslagna åtgärderna implementeras men klart är att det kommer att krävas en kraftigt ökad driftsbudget.

CYKLING VID VÄGARBETEN

Malmö stad har inga specifika riktlinjer om hur gående och cyklister ska omledas vid vägarbeten. Planeringen av arbetsplatsen görs utifrån handboken *Arbete på väg* (Vägverket och SKL; 2008-03).

Cyklister upplever ofta att det är svårt att ta sig fram vid vägarbeten. Exempel på brister är att beläggningen består av ett material som gör det svårt att cykla, att den tillfälliga skyltningen är undermålig, att omledning skapar långa omvägar och att trafiksäkerheten är bristfällig. Ibland tvingas ledningsägare att göra akuta grävningar utan att gatukontoret har fått någon förhandsinformation. I och med att gatukontoret inte haft någon rådighet i hur trafiken stängs av blir ofta problemen större vid denna typ av grävningar.

Följande åtgärder föreslås:

- Införa riktlinjer som syftar till att göra cykling vid vägarbeten lättare och säkrare.

Dessa bör omfatta ansvar, avgränsning, framkomlighet, trafiksäkerhet, bekvämlighet, tillfällig beläggning (detta kan också införas i grävningsbestämmelserna), belysning, orientering och vägvisning, återställning samt organisation och upphandling.

- Kontrollera att de uppsatta bestämmelserna följs vid vägarbeten och undersöka möjligheterna att införa kontrollavgift eller vite om uppsatta bestämmelser inte följs.

VINTERVÄGHÅLLNING

Målsättningen är att cykelbanor med högsta prioritet, så kallad prioritet 1, ska vara snöröjda eller halkbekämpade före klockan 06.30 på vardagar vilket överlag fungerar bra.

Idag finns det en bra grund till hur cykelstråken ska prioriteras men det saknas samsyn inom gatukontoret om vilka cykelvägar som är huvudcykelstråk, vilket skapar brister i vinterväghållningsprioriteringen.

Det finns huvudcykelstråk med delsträckor som har lägre vinterväghållningsprioritering. Det finns också praktiska problem med vinterväghållningen idag. Ibland röjs delar av samma sträcka av olika fordon som kan vara i otakt. Vidare har vinterväghållningsentreprenörerna inte alltid tillräcklig praktisk insikt. Ett bildligt exempel är att snöröjningen av en cykelbana kan leda till att det bildas stora snövallar över en korsande cykelbana.

För att vinterväghållningen ska fungera måste gatukontorets kartunderlag vara aktuellt. Det finns idag problem med att relationsritningar efter ombyggnader inte kommer gatukontorets drift- och underhållsavdelningen till handa vilket får följderna att vinterväghållningsslingorna inte uppdateras med följderna att nya cykelbanor inte vinterväghålls.

Följande åtgärder föreslås:

- Revidera underlagsmaterialet för vin-

terväghållningsprioritering. Representanter från drift- underhållsavdelningen och trafikavdelningen bör delta i arbetet.

► Utbilda vinterväghållningsentreprenörerna årligen så att de på ett bra sätt kan genomföra sitt uppdrag.

► Ta fram ett dokument om vinterväghållning i Malmö, representanter från gatukontorets samtliga avdelningar bör delta i arbetet. Det ska fungera både som styrdokument och som utbildningsdokument.

► Göra alla cykelbanor enkelt farbara för

snöröjningsfordon för att göra snöröjningen kostnadseffektiv och skapa en bra arbetsmiljö.

► Skapa bättre rutiner för inlämnande av relationsritningar.

BELYSNING

Nästan alla cykelstråk i Malmö är belysta och utrustade med ny armatur som ger en jämnare spridning av ljuset än tidigare. Olika utformningar med så kallad hel- och halvljusbelysning samt upptändning via rörelsedetektorer har också testats längs olika cykelstråk, med övervägande positivt resultat. I ljusplan för Malmö finns riktlinjer för

vilken belysning som ska användas.

Ljusets spridning påverkas i hög grad av mängden vegetation vid belysningsstolpar. I gällande skötselentreprenad anges att växtligheten vid gång- och cykelbanor inte får påverka trafiksäkerheten och ett krav att den fria höjden ovanför cykelbanor ska vara 2,6 meter finns. Armaturen sitter därför alltid högre än så. Det finns dock inga krav på beskärning över denna höjd.

Solcells-belysning monterades som ett test år 2008 i asfalten på cykelbanan längs delar av Fersens väg och Heleneholmsstigen. Belysningen ger cyklister vägledning och





delar upp ytorna mellan fotgängare och cyklister. Belysningen har klarat kalla och snörika vintrar på ett bra sätt.

De flesta tunnlar är idag mörka även under dagtid och en solig dag kan de upplevas som ett mörkt hål. Prov har gjorts med att måla väggarna med ljusa färger, men problemet kvarstår. Nobeltunneln som byggdes 2003 är dock ett bra exempel på en trygg gång- och cykeltunnel. Bidragande är den markbelysning som installerats i GCM-plattorna, som är de avfasade betongkantstenarna som skiljer fotgängare från cyklister. Armaturen kräver elanslutning och går nästan enbart att installera vid nybyggnad eller stor ombyggnad. Det är viktigt att armaturen placeras så att den inte senare slås sönder av driftfordon och att den är väl-dränerad.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Redovisa belysningsstolpar och planteringsplan på samma projekteringsritning för att lättare kunna bedöma om vegetation planteras för nära belysning. Detta bör förtydligas i Teknisk handbok.
- ▶ Göra ett test med inspektionsrunda på cykel för att få samsyn om beskärning vid belysningsstolpar på cykelbanor. I inspektionsrundan ska olika fackmän från

gatukontoret samt skötselentreprenörerna delta.

- ▶ Åtgärda återstående cykelbanor som idag ännu inte är belysta.
- ▶ Utöka försöken med hel- och halvljus samt rörelsedetektorer på cykelbanor i yttrområden och på landsbygden.
- ▶ Använda solcells belysning vid projekt där cyklister behöver vägledas över öppna ytor.
- ▶ Utredda om det går att genom belysningsåtgärder göra äldre tunnlar ljusare och därmed tryggare.
- ▶ Använda markbelysning i GCM-plattor som möjlig trygghetsåtgärd vid nybyggnation.

VEGETATION

Beskärning för fri höjd om 2,6 meter fungerar bra idag. Det finns dock inga riktlinjer för beskärning av sidområden, varken längs sträckor eller i korsningspunkter. Många gång- och cykelbanor i Malmös yttrområden är överväxta av gräs och därmed smalare än den ursprungliga bredden. Vid nybyggnad planteras ibland buskar och annan växtlighet för nära cykelbanor vilket med tiden påverkar sikt och bredd. Vid

projektering finns det alltid en stödremsa mellan cykelbana och planteringsyta men vid byggnation händer det ändå att stödremsa uteblir.

I många gång- och cykeltunnlar är sikten undermålig. Det beror dels på att tunnlar ofta är mörka med lite ljusinsläpp och dels på att det ofta växer buskar i mynningarna.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Uppdatera skriften Principer för beskärning med sikttriangeln för cykelbanors korsningspunkter.
- ▶ Inventera gång- och cykelbanor utifrån gällande siktkrav och därefter satsa resurser på åtgärder längs huvudcykelstråken.
- ▶ Inventera gång- och cykelbanornas bredd. Därefter avsätta resurser så att skötselentreprenören kan åtgärda överväxta banor.
- ▶ I möjlig mån hårdgöra eller plantera låga buskar vid tunnelmynningar för att öka känslan av trygghet.

BELÄGGNINGSPROGRAM

Malmö stad har ett omfattande inventeringsmaterial över cykelbanornas beläggningsstatus. I materialet finns skadebild och



restlevnadstid, som beskriver när beläggningen borde varit utbytt ur skadesynpunkt. Idag är det stort fokus på huvudgatanätet för bilar men även på lokalgator, där de flesta cykelresorna har sin start- och målpunkt.

Idag saknas en samsyn om vilka som är Malmös huvudcykelstråk vilket kan leda till att driftsinsatser ibland felriktas. Förutom inventering kan olycksstatistik användas för att mer effektivt rikta åtgärderna.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Öka insatserna för beläggning av cykelbanor.
- ▶ Arbeta fram en karta över Malmös huvudcykelstråk.
- ▶ Analysera de cykelolyckor som orsakats av dålig beläggning. Både drift- och underhållsavdelningen och trafikavdelningen på gatukontoret bör delta i arbetet.
- ▶ Arbeta in nya parametrar, som exempelvis jämnhetsmätning av cykelbanor, i beläggningssupphandlingen. En projektgrupp med representanter från alla avdelningar på gatukontoret bör ingå i arbetet.

YTMATERIAL

Inga cykelolyckor ska behöva ske på grund

av eftersatt underhåll. Malmös cykelbanor bör ha likvärdig eller högre beläggningsstatus än närliggande körbana.

Cykelbanor i avvikande material, som plattor eller grus, har högre drift- och underhållkostnader jämfört med dem i asfalt. Cykelbanor av grus får till exempel lätt hålligheter och löst grus i ytskiktet. Dessa måste därför jämnas med minihyvel eller släpstock några gånger per år för att de ska kunna hålla en acceptabel standard, ett arbete som är eftersatt. Vinterväghållning utförs inte heller på grusade cykelbanor.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Asfaltera cykelbanor i avvikande material successivt. Cykelbanor som av estetiska eller andra skäl eller på grund av de regler finns i Teknisk handbok ej asfalteras bör ges tätare drift- och underhållstillsyn.

ALLMÄN SKÖTSEL

Många ärenden som kommer till Malmö stads kundservice kan idag lämnas direkt till skötselentreprenörerna. Det fungerar bra med borttagning av glas och andra akuta åtgärder. Dock finns det idag fortfarande brister hos driftsentreprenören i vissa avseenden som exempelvis lagning av potthål på cykelbanor.

Sopning av cykelbanor sker med olika intervall i olika delar av staden. Det görs mest frekvent i de centrala delarna.

På de platser där både gång- och cykelbanor är i asfalt saknas det på många ställen en skiljelinje mellan dem. Detta skapar otrygghet och osäkerhet bland trafikanterna.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Informera anställda inom Malmö stad om att aktivt använda kundservice för att rapportera in fel och brister på cykelbanorna.
- ▶ Förbättra sopningen i ytterområdena genom att ändra kraven i kommande skötselentreprenad.
- ▶ Inventera gång- och cykelbanor och därefter avsätta resurser för att måla tillbaka skiljelinjen mellan gång- och cykelbanan.

CYKELSYMBOLER OCH GC-SKYLTAR

Cykelsymboler i asfalten visar tydligt vilken yta som är avsedd för cyklister. Idag målas de endast i anslutning till korsningar. Separering av gående och cyklister är en viktig fråga både ur trygghets- och trafiksäkerhetssynpunkt. På gång- och cykelvägar som är minst 4 meter breda är gående och





cyklister separerade. Detta görs genom en heldragen linje, eller genom olika material, och då oftast betongplattor på gångvägen och asfalt på cykelvägen. Gång- och cykelvägar smalare än 4 meter separeras inte utan regleras som kombinerade gång- och cykelvägar. Skyltningen av gång- och cykelbanor är inte alltid konsekvent. Ibland kan skyltarna i respektive ända av ett stråk ha olika betydelser.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Öka budgeten för målning av fler cykelsymboler.
- ▶ Inventera gång- och cykelvägnätet i

Malmö där sträckor med behov för en tätare målning av cykelsymboler identifieras.

- ▶ Inventera skyltningen för att säkerställa att den är enhetlig och konsekvent.

BILSPÄRRAR

På enstaka gång- och cykelvägar i Malmö finns bilspärrar som ska förhindra oönskad biltrafik, i synnerhet tung trafik som kör sönder cykelvägarna, eller att cyklister alltför snabbt kommer ut på trafikerade vägar. Bilspärrar ska sättas upp med återhållsamhet då de hindrar cykeltrafiken.

Vid uppsättning av bilspärrar är det viktigt att tänka på cyklisters framkomlighet och

säkerhet samt att det ska vara möjligt att passera spärren med driftfordon på ett lätt sätt. Den vanligaste utformningen ser ut som ett utdraget P, men det finns också andra sätt att förhindra biltrafik på gång- och cykelvägar, till exempel med pollare.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Ta fram utformningsriktlinjer för bilspärrar som syftar till att förhindra oönskad biltrafik på gång- och cykelvägar. Dessa ska föras in i Teknisk handbok.
- ▶ Göra en översyn av de korsningar som har bilspärrar för att hindra cyklisters utfart mot trafikerade vägar och utreda vilka av dessa som istället kan förses med



trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

MOPEDFÖRBUD

Mopeder delas in i klass 1, som får framföras i högst 45 km/h, och klass 2, som får framföras i högst 25 km/h. Det är endast mopeder av klass 2 som enligt lag får köra på cykelvägar. Malmö stad har dock infört ett förbud mot mopeder av klass 2 vid lekplatser, äldreboenden och platser med många bostadsentréer. Orsaken är att mopedtrafik leder till otrygghet. En nackdel med mopedförbud är att mopedister kan tvingas att köra omvägar på gator som är sämre ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Informera trafikanter om att det inte är tillåtet att köra med mopeder av klass 1 på cykelvägar.
- ▶ Göra en översyn och revidera sträckor med mopedförbud för att skapa enhetlighet längs långa stråk. Där det är möjligt ur trafiksäkerhets- och trygghetssynpunkt bör moped klass 2 tillåtas.





3. Övergripande infrastrukturåtgärder

Den viktigaste infrastrukturåtgärden Malmö behöver göra för att göra staden mer tillgänglig för cyklister är att primärt anlägga cykelbanor längs med huvudgatunätet men det är också viktigt att göra andra åtgärder som ökar framkomligheten, säkerheten och tillgängligheten för cyklister. Det är svårt att prognosticera så pass omfattande åtgärder som föreslås, beräkningar ger en siffra omkring 365 miljoner kronor.

TRAFIKSÄKERHETSARBETE

Studier visar att fler cyklister längs en sträcka minskar den relativa risken att skadas. Oskyddade trafikanter är dock de mest utsatta vid kollisioner. Malmö stad har under lång tid arbetat för att göra stadens gator säkra och störst vikt läggs på att säkra korsningspunkter för oskyddade trafikanter i huvudgatunätet. Ett säkert och tryggt trafiksystem är grundläggande i skapandet av en god cykelstad.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Kontinuerligt följa upp de trafikolyckor som sker för att kunna göra insatser där nyttan är som störst. Förutom korsningspunkter i huvudgatunätet är skolvägar särskilt viktiga.

SUPERCYKELVÄGAR

Malmös cykelvägnät består av 300 km huvudcykelvägar och 150 km lokalcykelvägar. Det finns anledning att utöka klassificering med ytterligare en kategori cykelvägar med

högre standard. Det skulle öka cykelns status och ökar orienterbarheten och tydligheten och kan också bidra till att skapa enighet inom Malmö stads organisation om vilka cykelstråk som är viktigast.

Det finns dock risker, som att vissa cykelvägar klassas ned med påföljd att drifts- och vinterväghållning blir sämre och att ökade bredder för cykelvägar kan leda till mindre grönytor och färre träd.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Arbeta fram en definitionen för en förbättrad standard av vissa cykelvägar, så kallade supercykelvägar. Åtgärderna ska skapa en identitet, öka servicen, öka framkomligheten på sträckor och i korsningar, öka trafiksäkerheten och öka etableringen av mötespunkter. Just nu pågår ett planeringsarbete av en så kallad supercykelväg mellan Malmö och Lund i projektet "Øresund som cykelregion".

NYBYGGNAD AV CYKELBANOR

Antalet cyklister i Malmö ökar och staden ska enligt den nya översiktsplanen förtätas vilket ökar efterfrågan på fler, fina, framkomliga och trafiksäkra cykelvägar. Det cykelvägnät som redan finns behöver kompletteras med en omfattande utbyggnad längs huvudgatorna. Prioritering av cykeltrafik på bekostnad av biltrafik är viktig vid framtida utbyggnad.

Tabellen på nästa sida listar, utan prioriteringsordning, sträckor som anses mest angelägna. Vid utbyggnad bör långa sträckor anläggas i en och samma entreprenad.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Utredda och anlägga cykelbanor på de svartmarkerade sträckorna i kartan.
- ▶ Planera in de blåmarkerade cykelbanorna vid utformning av detaljplaner.
- ▶ Följa utveckling längs och kring blåmarkerade cykelstråk i kartan för att kunna göra cykelfrämjande insatser under programmets giltighetstid.

GATA	FRÅN	TILL	LÅNGD	KORSNINGAR*	KOSTNAD (mkr)**	ANMÄRKNING
Agnesfridsvägen	Amlundavägen	Lindängsvägen	300	1	3,5	
Amiralsgatan	Scheelegatan	Kungsgatan	2400	-	-	Utred parallellt stråk längs aktuell sträcka
Annetorpsvägen, passage under	Vid Broddaparken		0	1	6,0	Delfinansiering i exploatering
Bergsgatan - Amiralsgatan	Henrik Smithsgatan	Andréelundsgatan	50	2	1,0	Förbindelse mellan St Knut och Kaptensgatan
Bruksgatan - S:t Petribron	Adelgatan/Östergatan	Centralplan	150	1	2,0	
Elinelundsvägen	Bågängsvägen	Annetorpsvägen	1000	1	10,5	
Eriksfältsgatan	Heleneholmsstigen	Docentgatan	1900	1	19,5	
Erikslustvägen - Linnégatan	Major Nilssonsgatan	Västanväg	2700	3	28,5	
Fersens väg (östra sidan)	Regementsgatan	Erik Dahlbergsgatan	200	2	3,0	
Friisgatan	Norra Parkgatan	Norra Skolgatan	400	1	4,5	
Föreningsgatan - Östra Rönneholmsvägen	Exercisgatan	Carl Gustafs väg	1950	5	22,0	
Gråbrödergatan	Isak Slaktaregatan	Norra Vallgatan	200	0	2,0	
Kronborgsvägen	Carl Gustafs väg	Mariedalsvägen	700	2	8,0	
Lantmannagatan	Ystadvägen	Amiralsgatan	1400	3	15,5	
Lindängsvägen	Gånglättsvägen	Docentgatan	900	0	9,0	
Mariedalsvägen - Lorensborgsgatan	Regementsgatan	Stadiongatan	1800	3	19,5	Eventuell förtätning söder om John Ericssons väg
Mellanhedsgatan - Nordmannagatan	Lorensborgsgatan	Limhamnsvägen	2200	2	23,0	
Munkhättegatan	Gånglättsvägen	Ystadvägen	3200	2	33,0	
Nobelvägen	Spånehusvägen	Ystadvägen	1500	5	17,5	
S:t Knuts väg - Spångatan	Industrigatan	Helsingborgsgatan	800	0	8,0	Idéer om bebyggelse på gatan finns
Segevägen	Burlövs kommungräns	Vattenverksvägen	1000	0	10,0	
St Pauli kyrkogård	Föreningsgatan	Östra Farmvägen	1100	1	1,0	Sker i dialog med kyrkan (förmodad låg kostnad)
Tessins väg - Major Nilssonsgatan - Bellevuevägen	Turbinen	Idunavägen	2300	6	26,0	
Toftanäsvägen	Vattenverksvägen	Ventilgatan	1500	0	15,0	Samverkan med Trafikverket/exploateringsprojekt
Trelleborgsvägen	Dalaplan	Estlandsgatan	350	1	4,0	
Trelleborgsvägen, bro över	Svågertorp	Lindängelund	0	1	25,0	Samverkan med Trafikverket/Lindängelunds utv.
Uddeholmsgatan/Palmgatan	Gullängen (park)	Rolfsgatan	300	1	3,5	Avvakta helhetsöversyn för kvarteret Trevnaden
Västra Hamnkanalen, bro över	Citadellskaen	Malmöhusvägen	0		1,2	Delfinansiering i exploatering
Älvsborgsbron/Nordenskiöldsgatan	Norra Vallgatan	Neptunigatan	200	2	3,0	
SUMMA					324,7	

* Antal större korsningspunkter som medför högre kostnader (än mindre tvärgator)

** Estimerat 10 Tkr/lpm + 500 Tkr för varje stor korsningspunkt

Befintliga cykelbanor



Rekommenderade gator för cykling



Planerade cykelbanor enligt cykelplanen



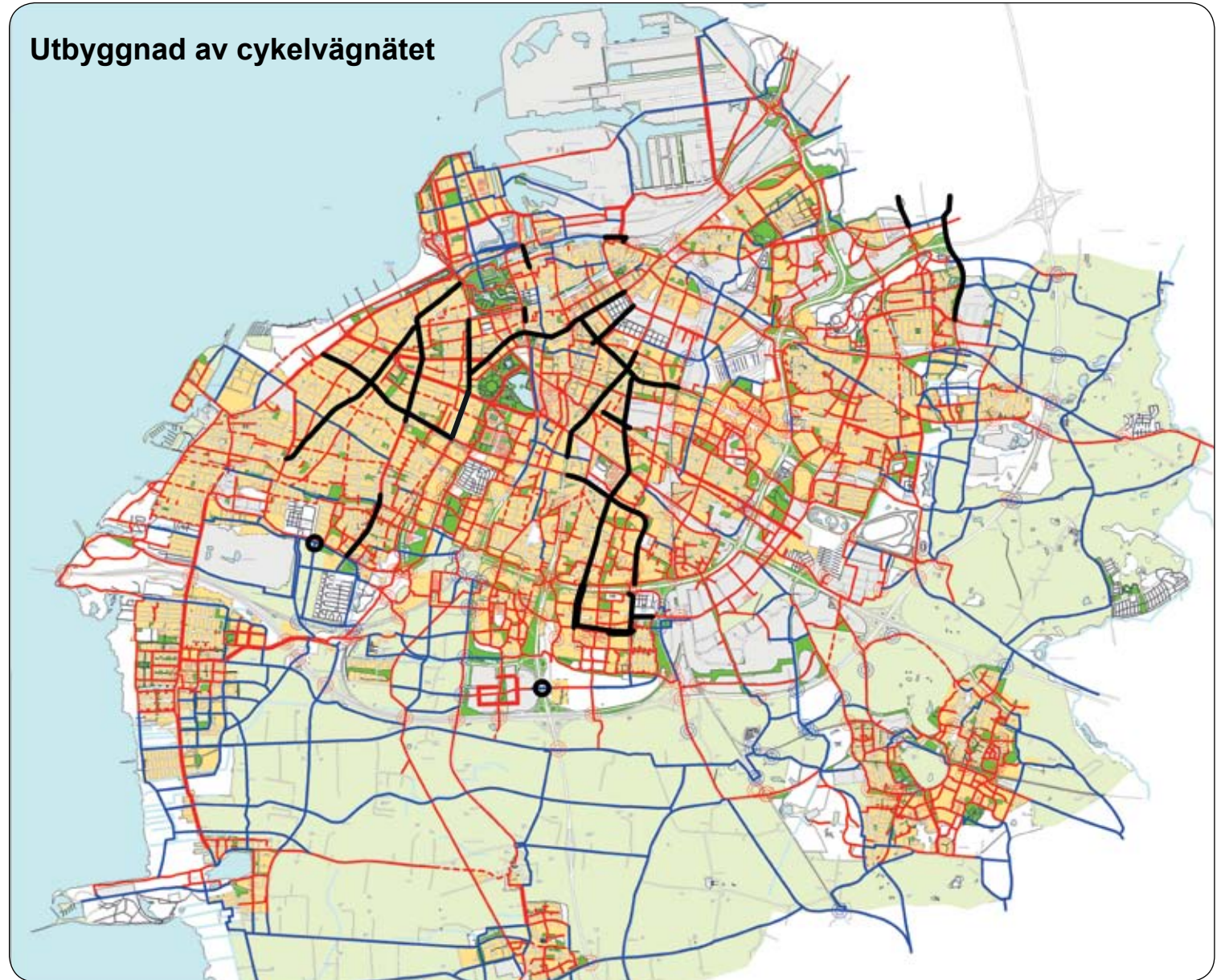
Utbyggnad av cykelbanor 2012-2019



Utbyggnad av broar och tunnlar 2012-2019



Utbyggnad av cykelvägnätet



► INFRASTRUKTURFÖRBÄTTRINGAR

Normal bredd på en dubbelriktad cykelbana i Malmö är 2,5 meter. Bredden fungerar tillfredsställande upp till 3 000 cyklistar per dygn. Om antalet cyklistar blir större bör bredden ökas. I takt med att antalet cyklistar och lådcyklistar ökar i kan det finnas anledning att revidera normerna framöver.

Några av cykelstråken har kapacitetsproblem i rusningstrafik som ytrar sig i trängsel på vissa sträckor, vid korsande vägar och vid trafiksignaler.

Följande åtgärder föreslås:

- Utreda om föreslagna bredder på cykelbanor ska revideras i Teknisk Handbok.
- Utreda var det finns kapacitetsproblem i cykelvägnätet och arbeta fram åtgärdsförslag för att förbättra framkomligheten.
- Utreda om det går att öka framkomligheten på Kungsgatan i korsningarna med gatorna mellan Exercisgatan och Värnhem.

CYKLING PÅ ENKELRIKTADE GATOR

Enkelriktningar kan skapa problem för cyklistar och kan göra att de tvingas till omvägar eller till sämre alternativ ur trafiksäkerhetssynpunkt, exempelvis starkt trafikerade gator.

I Sverige saknas möjlighet att tillåta cykling mot enkelriktning. Det går ändå att göra cykling möjligt genom att anlägga separata cykelbanor mot trafikens huvudsakliga riktning.

Följande åtgärder föreslås:

- Göra en översyn av samtliga enkelriktade gator och där det är möjligt åter tillåta dubbelriktad trafik för att öka framkomligheten för cyklistar.
- Anlägga separata cykelbanor motsatt trafikens riktning på de gator som ej kan dubbelriktras.

CYKELANPASSADE GATOR

Malmö har sedan 70-talet arbetat med att göra gator anpassade för cyklistar, bland annat på Södra Skolgatan och Fågelbacksgatan. Dessa har utformats så att hastigheten på biltrafiken blir låg och genomfartstrafik för motorfordon inte är möjlig. Dessutom har tillfartsvägarna stopp- eller väjningsplikt mot den cykelanpassade gatan.

Följande åtgärder föreslås:

- Utreda vilka gator som är lämpliga att bygga om till cykelanpassade gator. Det gäller framförallt de som rekommenderas för cykling i cykelkartan - såsom Spåne-

husvägen, Storgatan, Östanväg, Hohöggatan, Riddaregatan, och Västanväg.

REKREATIV CYKLING

Rekreativa cykelvägar ger cyklande malmöbor och turister möjlighet att uppleva mer. Det kan vara urbana rekreativsområden, stora park- och naturområden i utkanten samt åkermarkerna och byarna utanför staden.

I kartan intill finns en plan för rekreativ cykling som består av en ytterstadsslinga med stora parker och rekreativsområden samt en landsbygdsslinga med utblickar över åkermark och betydande kulturmiljöer. Till dessa görs kopplingar in mot staden som går i gröna miljöer såsom parker, rekreativsområden och kyrkogårdar och förbinder slingorna med centrum. Planen ska ses som ett förslag på rekreativa stråk där varje sträcka behöver utredas vidare i fält innan slutgiltiga dragningar fastläggs.

Följande åtgärder föreslås:

- Presentera de rekreativa cykelstråken i cykelkartan och skylta med ett vägmärke som garanterar en vacker och upplevelserik cykelväg. Standarden på rekreativa stråk ska vara god men behöver inte uppfylla kraven i Teknisk handbok.





Analys av rekreativa stråk

Befintligt grönt stråk



Planerat grönt stråk



Brister i befintligt grönt stråk



Förslag på rastplatser



- Ta fram idéer och utvecklingsplaner för de gröna stråk som idag har brister.

CYKELVÄGISNING

Åren 2009-2011 tog Malmö stad fram en ny vägvisningspolicy för cykelbanor och all vägvisning byttes ut. Systemet är logiskt uppbyggt med vägvisning mot slutmål samt delmål. Avståndsangivelser skyltas inte eftersom avstånden är korta och eftersom det kräver ökade drift- och underhållsresurser.

I övrigt saknas både vägnummer och stråknamn på, och längs med cykelvägarna.

Följande åtgärder föreslås:

- Löpande utvärdera vad Malmös cyklister anser om vägvisningens standard och utförande - bör kopplas till attitydundersökning som föreslås på sidan 12.
- Utredda om vägvisningsskyltningen kan kompletteras med restidsangivelse eller avstånd till centrum vid större cykelstråk.
- Verka för att alla cykelvägar namnges.
- Bearbeta Trafikverket att ta fram nationella riktlinjer för skyltning av cykelvägar.

INTRESSANTA FRAMTIDA CYKELSTRÅK

Förslag som inte redovisas på utbyggnads-kartan men som är intressanta och strate-

giska länkar som bör anläggas inom snart framtid är följande cykelvägar och cykelbroar:

GATA	FRÅN	TILL
Bergsgatan	Amiralsgatan	Carl Gustafs väg / Spårvägsgatan
Disponentgatan	St Knuts väg	Föreningsgatan
Drottninggatan / Regementsgatan	Fersens väg	Amiralsgatan
Kornettsgatan / Brandmästaregatan	Föreningsgatan	Kungsgatan
Södra Förstasdgatan	Föreningsgatan	Bergsgatan
Rörsjökanalen, bro över	Drottninggatan	Södra Promenaden
Södra Varvsbassängen, bro över	Ankargripsgatan	Varvsstaden

Framtida stråk

— Cykelbanor

○ Broar





4. Små infrastruktursåtgärder

Att cykla ska vara enkelt och komfortabelt. De som redan cyklar ska känna sig uppskattade och staden ska sträva efter att allt fler börjar cykla, även i vuxen ålder. Malmö har genom åren arbetat framgångsrikt med många typer av mervärdesåtgärder i cykelvägnätet. En del av åtgärderna har testats i olika EU-finansierade projekt och är nu redo att implementeras i större skala. De åtgärder som föreslås beräknas kosta ca 5 miljoner.

RÄCKEN

Malmö stad utvecklade för några år sedan så kallade cykelräcken. Dessa är till för cyklister vid väntan på grönt ljus i trafiksignalerna. Meningen är att de ska kunna stödja sig med handen eller foten på räcket och inte behöva kliva av cykeln. Förutom cyklister är också synsvaga positiva till räckena då de dels fungerar som riktningsgivare, dels som skydd mot cyklister. Räckena i Malmö byggs i sektioner om 2,5 meter respektive 5 meter. Vid placering är det viktigt att se över framkomligheten för fotgängare.

Följande åtgärder föreslås:

- Montera räcken i de trafiksignaler där det är möjligt. Efter montering ska räckena lagras i gatukontorets digitala GIS-databas. Vidare ska åtgärden föras in med en standardritning i Teknisk handbok som ska gälla vid om- och nybyggnad.

CYKELBAROMETRAR

Malmö har två så kallade cykelbarometrar, på Kaptensgatan och vid Carl Gustafs väg

- Södra Förstadsgatan. De visar antalet cyklister som passerat under pågående dygn.

Följande åtgärder föreslås:

- Utreda om barometrarna kan utvecklas med nya displayer som visar exempelvis temperatur och CO₂-värden samt om de kan kopplas till en mobilapplikation.

FÖRLÄNGD GRÖNTID I TRAFIKSIGNALER

Idag finns det en cykelradar installerad i många trafiksignaler. Denna registrerar cyklister och aktiverar trafiksignalen, precis som vid en knapptryckning. Cykelradarn har idag inga fler funktioner. För bilar förlänger detektorer däremot gröntiden, upp till en fastlagd maxtid, så länge det kommer fler bilar på rad.

Följande åtgärder föreslås:

- Ändra radarnas funktion så att de förutom att anmäla cyklister också förlänger gröntiden för cyklister då det kommer fler än en cyklist cyklande på rad. Vidare ska

åtgärden arbetas in i Teknisk handbok så att det också blir standard vid nyanläggande av cykelöverfarter i trafiksignaler.

CYKELBOXAR

En cykelbox är ett utrymme framför bilarnas stopplinje i trafiksignaler där cyklister prioriteras och synliggörs. Det finns idag i ett fåtal korsningar i Malmö. Efter grävningar brister ofta rutinerna vid återställning av cykelboxar.

Följande åtgärder föreslås:

- Måla cykelboxar i trafiksignalreglerade korsningar där cykelbana saknas och plats finns. Gator som är rekommenderade färdvägar i cykelkartan ska prioriteras. Vidare bör åtgärden föras in i Teknisk handbok som standard vid om- och nybyggnation.

CYKELPUMPAR

Idag har Malmö stad sju automatiska pumpar som alla är välanvända. En pump kostar ungefär 100 000 kronor i inköp och installation och den årliga driftskostnaden är om-

kring 30 000 kronor per pump.

På marknaden finns några varianter av manuella luftpumpar. De kostar mellan 6 000 och 20 000 kronor, kräver ingen el, och har därmed i regel en låg driftskostnad.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Utreda möjligheten att förse automatiska pumpar med larm för att sänka driftskostnaderna.
- ▶ Montera automatiska pumpar på de platser som föreslås i kartan på nästa sida.
- ▶ Montera manuella pumpar på de platser som föreslås i kartan på nästa sida.

CYKELKARTOR I KNUTPUNKTER

Tre cykelkartor monterades vid platser med luftpumpar längs demonstrationscykelstråket 2008. Kartorna visar bland annat cykelvägar, lekplatser, temalekplatser och toaletter i närområdet. Under hösten 2010 togs en ny skyltprototyp speciellt anpassad för cyklister fram.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Montera kartor på de platser som föreslås i kartan på nästa sida och skapa rutiner för uppdatering av kartorna i samband

med att den tryckta cykelkartan revideras.

RASTPLATSER

Malmö har inga rastplatser avsedda för cyklister men det skulle ge ett mervärde om det fanns längs rekreativa stråk och längs stråk som används av långväga cyklister. Rastplatserna bör i så fall inte ses som exklusiva för cyklister, de kan med fördel också användas av badgäster, fotgängare och bilburna.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Uppföra rastplatser på de platser som föreslås i kartan. En stilbildande utformning ska förankras i hela förvaltningen och ska sedan föras in i Teknisk handbok. De kan utrustas med cykelställ, karta, manuell luftpump, grillplats, väderskydd och om möjligt med dricksvatten.

VINDSKYDD

LTH i Lund och SLU i Alnarp har ett samarbetsprojekt med forskning om vindskydd för cyklister. Tanken är att cyklister vid utsatta platser ska skyddas mot besvärande vind.





Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Bevaka det utvecklingsarbete som pågår, för att senare eventuellt sätta upp vindskydd på utsatta sträckor.





Förslag på placeringar

-  Karta
-  Automatisk pump och karta
-  Manuell pump och karta
-  Rastplats



5. Åtgärder för förbättrad parkering

Varje cykelresa avslutas med en parkerad cykel. Att enkelt kunna ställa cykeln på en säker plats är viktigt för att hela cykelresan ska bli en positiv upplevelse. Malmö har under många år arbetat aktivt med att utöka antalet cykelparkeringsplatser och registrerar också alla ställ i en databas. Det åtgärder som föreslås beräknas kosta knappt 10 miljoner kronor.

PARKERING VID CITYTUNNELSTATIONER

Idag finns det ett flertal olika cykelparkeringar kring Citytunnelns stationer. Utanför de anordnade cykelparkeringarna råder parkeringsförbud. Felparkerade cyklar bortforslas av gatukontoret och det finns skyltar som informerar om detta.

Det föreligger ett stort behov av att bättre tydliggöra cykelparkeringarna för att få förbättrad användning. Det finns också problem med cyklar som lämnas kvar en lång tid eller som aldrig hämtas.

Följande åtgärder föreslås:

- ▶ Att en ökad kostnad för återkommande upprensning bland cyklar vid Malmö C arbetas in i gatukontorets driftsbudget.
- ▶ Utreda hur rutinerna vid hantering av felparkering och bortforsling av cyklar kan förbättras.
- ▶ Göra en översyn av skyltningen som upplyser om parkeringsförbudet samt

skapa bättre hänvisningar till befintlig parkering, bland annat genom interaktiv skyltning och med markeringar av parkeringsskeppen på flotten vid Malmö C.

- ▶ Utreda möjligheten att införa tidsbegränsad parkering vid stationerna och anlägga tak över platserna längst bort från upp- och nedgångar för att förmå fler att parkera där.

- ▶ Utreda möjligheten att införa så kallad "Valet-parking" i syfte att minska antalet felparkerade cyklar. "Valet-parking" är en zon där man kan lämna sin cykel, få en nummerlapp, och sedan hämta ut sin cykel mot betalning inom en viss tid.

ANDRA STORA KNUTPUNKTER

Parkeringsituationen vid Värnhem och Södervärn, som är de stora knutpunkterna för busstrafik, behöver ses över. Många längre resor sker i kombination med stads- och regionbuss. Utrymmet vid Värnhem är mer begränsat än vid Södervärn, men eventuellt kan terminalbyggnaden användas.

Följande åtgärd föreslås:

- ▶ Utreda om det går att förbättra servicen för cyklisterna vid Södervärn och Värnhem. Exempel på tjänster är cykelservice, övervakad cykelparkering och förvaringsboxar.

PARKERING VID GÅGATORNA

Cykelparkeringsbehovet på gatorna i centrum är stort. Idag finns endast anordnad parkering på gågatan vid Södertull, cykelparkering i övrigt är förbjuden. Längs vissa sidogator finns cykelställ men cyklar parkeras ändå i regel i möbleringszonen och vid fasaderna längs gågatorna. Cyklar parkeras idag fritt på ett antal platser på gågatan. Det gäller framförallt på Storgatan väster om Södra Förstadsgatan, på Södra Förstadsgatan söder om Regementsgatan, vid nordöstra hörnet av Gustav Adolfs torg, på Skomakaregatan öster om Södergatan samt på Södergatan söder om Stortorget.

Följande åtgärder föreslås:





- Undersöka möjligheten att med en lokal trafikföreskrift tillåta cykelparkering på gågatan samt skylta detta vid gågatans infarter.

- Placera ut cykelställ på gågatan på ett sätt som erbjuder flexibelt användande av ytan samt ger höga stadsmässiga värden. Till att börja med föreslås att funktion och utseende testas vid Södra Förstadsgatan söder om Regementsgatan.

ALLMÄNNA MARKPARKERINGSPLATSER

I Malmös standardcykelställ går det ej att låsa fast ramen och enligt Brottsförebyggande rådet stjäls årligen omkring 5000 cyklar i Malmö. Vidare så ökar hela tiden antalet olika typer av cyklar i staden. Exempelvis är det många familjer som dagligen använder lådcyklar och cykelkärror. Dagens cykelställ behöver utvecklas för att tillmötesgå de krav som cyklister med särskilda behov ställer.

Följande åtgärder föreslås:

- Öka antalet cykelparkeringsplatser med möjlighet till ramläsning. Utseendemässigt ska ställen likna den befintliga Malmöstandarden. I första hand ska platser där cyklar parkeras under lång tid prioriteras.

- Öka antalet cykelparkeringsplatser för

specialcyklar såsom lådcyklar och cykelkärror.

LADDNINGSSTATIONER FÖR ELCYKLAR

Elassisterade cyklar (elcyklar) är ett alternativ för cyklister som cyklar långa sträckor, eller för cyklister som av olika orsaker vill få en lättare färd. Elcyklar kan också vara en bra introduktion för att få fler att välja cykeln.

Följande åtgärd föreslås:

- Utredda behovet av cykelparkeringsplatser med laddningsstationer för elcyklar.

EVENEMANGSCYKELSTÄLL

I Malmö genomförs varje år ett antal evenemang som lockar många besökare. Vid flera av dessa evenemang finns ett stort behov av tillfällig cykelparkering. Malmö stad har inhandlat drygt 1000 cykelställ av flyttbar modell som, i väntan på en ny cykelparkeringsanläggning, används vid Triangeln. Dessa kommer sedan att finnas till förfogande att använda på andra platser.

Följande åtgärder föreslås:

- Förbättra cykelparkeringsmöjligheterna och samordningen av tillfälliga cykelställ vid evenemang. Cykelparkering ska tas upp som en punkt vid evenemangsplanering.

CYKELSTÄLL MED BILSILHUETT

En bilparkering kan ge plats åt 10 parkerade cyklar. På Spångatan och Storgatan har en ny typ av ställ monterats. De är effektivt designade och målade i orange färg. Att silhuetten ser ut som en bil och stället upptar en bilplats manar till eftertanke.

Följande åtgärder föreslås:

- Använda denna typ av ställ på olika platser för att tillmötesgå det allmänna cykelparkeringsbehovet och för att manifestera cykeln som transportmedel.



Bilaga: cykling i olika gatumiljöer

Cykling i Malmö sker både i blandtrafik och separerat från övrig trafik på cykelbanor. Vid små motortrafikflöden är det ofta inga problem med cykling i blandtrafik, medan det på huvudgator inte är lämpligt att cykla bland bilar och bussar. I det här kapitlet redovisas fem typer av cykel-
möjligheter:

- Cykling i lokalgator
- Cykelanpassade gator
- Cykling i gångfartsområden och på gågator
- Cykelbanor längs huvudgator
- Friliggande cykelbanor

A person wearing a light-colored jacket and a helmet is riding a bicycle on a city street. The background is blurred, showing greenery and buildings. A text box is overlaid on the image.

KAPITLET I KORTHET

Cykling i lokalgator, cykelanpassade gator, cykling i gångfartsområden och på gågator, cykelbanor utmed huvudgator samt friliggande cykelbanor har alla för- och nackdelar. Gemensamt för alla typer är att de inte på egen hand kan skapa ett välfungerande cykelväg nät. De olika typerna kompletterar varandra och behöver göra så i en välutvecklad cykelstad. Att kunna välja mellan till exempel en cykelbana utmed en huvudgata och en cykelbana genom ett grönområde skapar valfrihet som är en vinst för cyklisterna.

Cykling i lokalgator

Nästan alla cykelresor startar och slutar i en lokalgata. De flesta av stadens cykelstråk består huvudsakligen av cykelbanor men på vissa delsträckor hänvisas cyklisterna till lokalgator med blandtrafik.

+ Cykling i blandtrafik kräver ingen extra infrastruktur.

+ Gatorna kan hållas smala och ges en prägel som många uppskattar.

+ Nätet av lokalgator är finmaskigt och ger därför stor valfrihet när det gäller vägval.

+ Närhet till bostäder och annan bebyggelse, samt till övrig trafik gör cykelturen varierande och trygg för cyklisten.

+ En ringa mängd biltrafik och låga hastigheter gör lokalgatorna relativt trafik-säkra.

- Lokalgator i tät stadsmiljö, med många parkerande bilar och varutransporter utgör en komplicerad trafiksituation, särskilt för barn. Följderna kan bli att barn inte tillåts cykla på egen hand.

- En genomsnittlig cykelresa är tre kilometer och går sällan att genomföra utan att korsa en huvudgata. Korsningspunkterna kan orsaka både olycksrisk och tidsförlust.

- Mindre bostadsgator är ofta utformade som återvändsgator för att hindra genomfartstrafik med bil. Detta kan försämra orienterbarheten och även i de fall bra kopplingar finns för cyklister kan det vara svårt att hitta för obekanta i området.

- En cykelresa längs lokalgatunätet kan bli lång och ogen jämfört med att cykla samma sträcka längs med huvudgatorna.

SLUTSATSER

Då huvudcykelstråk förläggs i lokalgator måste flera faktorer beaktas. För att uppnå god trafiksäkerhet är korsningspunkterna med huvudgator viktigast, vilket betonas i Malmö stads trafiksäkerhetsprogram. Vidare är god orienterbarhet, som bland annat skapas genom en fungerande vägvisning mycket viktigt. Dessutom bör ett huvudcykelstråk längs med en lokalgata bidra till ett mervärde. I annat fall kan följden bli att cyklister istället väljer de lättorienterade men mer osäkra, huvudgatorna för sina resor.



Cykelanpassade gator

Så kallade cykelgator finns som regleringsmöjlighet i bland annat Tyskland och används främst på lokalgator där det är för trångt med cykelbanor. Cyklister ges då prioritet och bilisterna är gäster på cyklisters villkor. I Sverige finns inte denna regleringsmöjlighet, men genom att använda annan trafikreglering kan en liknande effekt uppnås. I cykelprogrammet kallas dessa cykelanpassade gator. För att skapa en hög framkomlighet för cyklister regleras korsande vägar med stopp- eller väjningsplikt och gatan utformas så att höga hastigheter och genomfartstrafik inte är möjlig. Gator anpassas då efter cykeltrafikens behov av framkomlighet och säkerhet. Fågelbacksgatan och Södra Skolgatan är goda exempel.

- + Då trafiken på korsande gator lämnar företräde slipper cyklisterna tidsförluster.
- + Att samla cyklister till specifika gator förbättrar säkerheten, då övriga trafikanter räknar med ett stort cykelflöde.
- + Det krävs ofta endast små ändringar i infrastrukturen.
- + Närhet till bostäder och annan bebyg-

gelse, samt till övrig trafik gör att cykelturen ofta blir varierande och trygg för cyklister.

- Om trafiksituationen är livlig, med kantstensparkeringar och många cyklister kan barn ha svårt att cykla på egen hand.
- De smala passagerna (se fotot) kan ej driftas maskinellt utan kräver extra insatser.

SLUTSATSER

Cykelanpassade gator kan vara en bra lösning i lägen där det inte går eller är önskvärt med cykelbanor, men där det ändå finns behov för att leda cyklister. För att alla ska kunna cykla på ett tryggt och säkert sätt går det dock inte att enbart förlita sig på cykelanpassade gator. Trafiksäkerheten måste beaktas särskilt med hänsyn till eventuell kantstensparkering och där cykelanpassade gator korsar huvudgator.



Cykling i gångfartsområden och på gågator

I takt med att Malmös trafiksystem blir mer anpassat för miljövänliga transportslag har antalet gator reglerade som gågata eller gångfartsområde blivit fler. Kalendegatan som länkar Malmö C till cykelstråket längs Kaptensgatan är kanske det mest kända exemplet. Gatan rymmer både cyklister, fotgängare och bilister. Markbeläggningen gör dock att trafiken delas upp på olika ytor, vilket ej var grundtanken.

+ Gatorna kan utformas med fasta utrustningsdetaljer såsom bänkar, blomsterurnor och cykelställ, för att göra dem mer anpassade för cyklister och fotgängare.

+ Fler gångfartsområden kan vara ett led i att skapa ökad tillgänglighet för cyklister.

+ Närhet till bostäder och affärer gör cykelturen varierande och trygg för cyklisten.

+ En ringa mängd biltrafik och låga hastigheter gör gågator och gångfartsområden trafiksäkra.

- Cykling i gångfart medverkar till att cyklingen blir ineffektiv och i praktiken är det också svårt att utforma gator så att både cyklister och bilister tar sig fram i gångfart.

- Ökad risk för konflikter mellan fotgängare och cyklister.

- Bilar och varutransporter utgör en komplicerad trafiksituation, särskilt för barn. Följderna kan bli att barn inte tillåts cykla på egen hand.

- Om markbeläggningen har ytor som upplevs avsedda för vissa ändamål finns risk att regleringen inte fungerar.

SLUTSATSER

Cyklister har smidiga fordon vilket gör att de lätt kan cykla i gångfartsområden och på gågator utan att det upplevs som en försämring av framkomligheten. Gångfartsområden och gågator kan ge en attraktiv stadsmiljö och bättre cykelmöjlighet än en klassiskt utformad gata men samtidigt medföra att genomsnittshastigheten på sträckan sänks.

I väntan på mer moderna, cykelanpassade regleringsmöjligheter är cykling i gångfartsområden och på gågator en intressant lösning för historiskt känsliga och besöksintensiva områden i staden.



Cykelbanor längs huvudgator

För att cykling längs biltrafikens huvudgatanät ska kunna ske på ett säkert och tryggt sätt krävs separata cykelbanor utmed gatorna. Att det idag finns cykelbanor endast längs ett fåtal av Malmös huvudgator kan härledas till den stora utbyggnaden av staden som gjordes på 1960- och 70-talen då den trafiksepareringsprincip som var norm medförde att cykelbanor till viss del togs bort från huvudgatorna och förlades på parallellgator. Trots avsaknaden av cykelbanor cyklar många malmöbor utmed huvudgator, dels lagligt i körbanor och dels olagligt på gångbanor.

+ Raka, gena sträckningar med god orienterbarhet och framkomlighet då den korsande trafiken har väjningsplikt.

+ Utmed huvudgatorna är det i regel liv och rörelse under större delen av dygnets timmar vilket bidrar till ökad trygghet.

+ Cyklisterna når lättare det stora utbud av affärer, restauranger och service, som ofta ligger längs huvudgator.

+ Anläggande av en cykelbana medför ofta att körbanor smalnar av och att korsningspunkter säkras vilket ger en bättre trafiksäkerhet och en attraktivare stadsmiljö.



+ Cykelbanor utmed huvudgatorna gör att cyklisterna syns och får en höjd status.

- Huvudgator och korsningarna med andra huvudgator är ofta olycksdrabbade.

- Barn kan känna sig otrygga och osäkra.

- Avsmalning av köryta och andra anpassningar kan göra att biltrafik sprids till lokalgatunätet.

- Cyklisterna utsätts för avgaser, partiklar och buller.

- Minskat utrymme för andra trafikslag.



SLUTSATSER

Att anlägga och komplettera med cykelvägar längs med huvudgator på bilkörbanornas bekostnad är viktigt. Det ger status och bidrar till att fler malmöbor uppmärksammar cykelbanorna. För att skapa god tillgänglighet bör om möjligt cykelbana anläggas på båda sidor av en huvudgata.

Trafiksäkerheten i korsningspunkter med biltrafik är mycket viktig. Avsmalning av körbanor för bilister, hastighetsdämpande åtgärder och införande av 40 km/h i innerstaden är åtgärder som sänker bilisternas tempo både på sträckor och i korsningar.



Friliggande cykelbanor

Helt friliggande cykelbanor, vanligtvis genom grönområden, anlades i stor utsträckning i södra och sydöstra Malmö på 1960- och 70-talet. De korsar ofta gator för biltrafik i tunnlar eller på broar och är i regel åtföljda av gångbanor som separeras med en linje i asfalten eller genom olika ytmaterial. I stadens stora, centrala parker finns det också cykelbanor längs med gatorna för biltrafik som Baltiska vägen i Pildammsparken och Kung Oscars väg i Slottsparken. Dessa leds sedan ofta vidare till de friliggande cykelbanorna.

- + Trafiksäkerheten är god tack vare de planskilda korsningarna.
- + Cykelbanorna är i regel raka och planskilda korsningar gör att tidsförluster minimeras.
- + Cyklingen bjuder på en vacker och grön miljö fri från avgaser och buller.
- Kvällstid kan cykling på friliggande cykelbanor, framförallt genom grönområden och i tunnlar, upplevas som otrygg.

- En cykelbana kan upplevas som en barriär inom en park och störa det estetiska intrycket.
- Cykeltrafik i parkmiljö kan upplevas som störande av personer som uppehåller sig i parken.

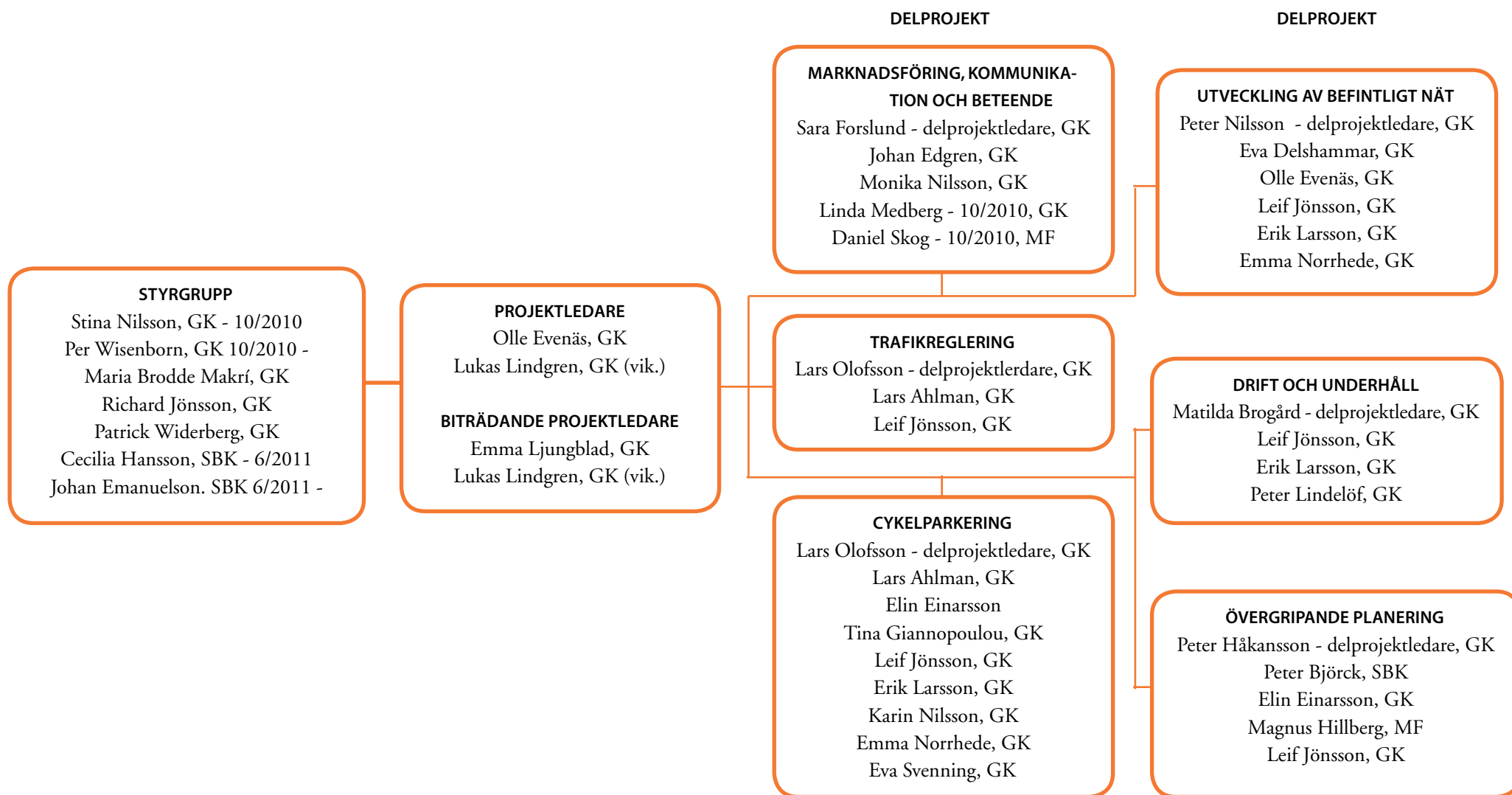
SLUTSATSER

Otryggheten gör att en del cyklister under kvällstid undviker cykelbanor som går genom grönområden. Vidare kan som nämnts cykelbanor upplevas som hinder i

parkmiljö. När det gäller stora, sammanhängande grönstråk kan det dock vara nödvändigt med huvudcykelstråk som löper genom grönstråket, för att maskvidden i cykelvägnätet inte ska bli för stor. I de fallen är det viktigt att cykelbanan integreras på ett bra sätt i grönområdets utformning och användning. I möjligaste mån bör den få samma standard som gång- och cykelbanor utmed gator, så att den är farbar i alla väderlekar och årstider.



Projektorganisation





GATUKONTORET
205 80 Malmö, Telefon 040-34 10 00
E-post gatukontoret@malmö.se
www.malmö.se

