

# Hur prioriterad är cykeln i dagens planering för ett tänkt huvudcykelstråk i Malmö?

Cykelvägarna måste vara med i hela processen av infrastrukturplaneringen och bilen måste komma i andra hand. I Malmö måste vi komma bort från gamla sanningar och tänka nytt, cykelfält är inte framtidssäkert.

Denna rapport undersöker cykelns roll i stadsplaneringen i Sverige och Malmö. Det är mycket som talar för en ökad cykling och det finns fina visioner och planer för hur cyklandet ska öka. Det tas årligen fram nya beslutsunderlag på både nationell och regional nivå. Ännu idag förekommer inskränkningar på just cykelvägar där det bl.a. råder platsbrist i gaturummet och ett av målen med rapporten är att ta reda på varför det sker.

Malmö har flera olika cykeldokument som alla vill uppnå en ökad cykling i staden. Mycket talar för att ett väl utvecklat cykelnät med indelningar i huvudnät och lokalnät skapar goda förutsättningar för cyklister. Indelningen underlättar inte bara orienteringen för cyklister utan även drift- och underhållsarbetet.

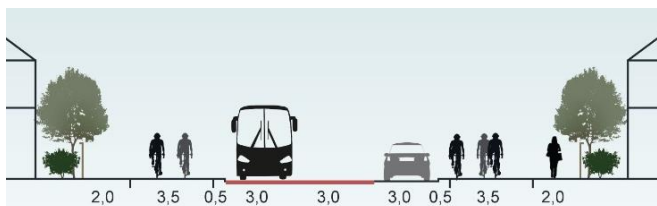
## Ett huvudcykelstråk i Malmö

Ett huvudcykelstråk i Malmö (se orienteringskarta nedan) togs fram vilket lägger en grund för kommande planerade stråk i kommunen.



Orienteringskarta. © Snazzy Maps

I dagsläget är planerna stora och runt om hela staden finns viljan att fler huvudcykelstråk ska anläggas. För att kunna kategorisera ett cykelnät blir huvudcykelstråket en god grund att utgå ifrån. Ett gaturum på 21 m för ett huvudcykelstråk illustreras nedan.



Sektion över föreslaget gaturum.



Visionsbild över det föreslagna huvudcykelstråket i Malmö.

## Workshop med en fokusgrupp

En workshop hölls med deltagare från Malmö-Lundregionen och samtliga var positiva till förbättrade cykelstråk och det bör genomföras med drastiska restriktioner för biltrafiken. Det var förvånande enkelt att minska bilens tillgänglighet och det talades ofta istället om de positiva effekterna för stadsmiljön och boende. Gruppen var även överens om att cykelns roll i planeringen ska vara betydande under hela processen och inte vara någonting som hastigt planeras in i sista sekunden. Man behöver inte tvinga in samtliga trafikslag i en korridor utan planeringen kan fokusera på att dela upp trafikströmmarna genom staden. Det öppnar upp för större ytor och kan ge en högre standard för fler trafikslag istället för att behöva nöja sig med minimimått och lägre standard.

## Resultat och slutsatser

Längs stråket vill vi ge cykeln de bästa förutsättningarna men vi vet inte om det räcker i framtiden då cykeln som transportmedel förhoppningsvis växer sig ännu större. Rapporten pekar på att planeringen för cykel sker smärtfritt utan större problem men vad som sker i senare skede kunde inte undersökas. Vi förväntade oss att få svar på om det finns hinder som gör att cykelns prioritering förändras från planeringen till genomförandet av infrastrukturprojekt. Dock hittades inte forskning och litteratur kring det och tyvärr gav inte workshopen något svar på problematiken heller.

Drastiska åtgärder i rapportens förslag på ett huvudcykelstråk till cykelns fördel blev att anlägga breda enkelriktade cykelbanor på båda sidor om vägen. Till följd av att genomfartstrafik för bil stängdes av för en längre sträcka föreslås där 3,5 m breda cykelbanor på båda sidor vilket ger cyklister störst anspråk i gaturummet (se sektion till vänster).

Kristofer Håkansson & Jonas Lagerqvist

Ett huvudcykelstråk i Malmö – Cykelns roll i planeringen

Institution för Teknik och Samhälle, Lunds Tekniska Högskola, 2019-05-16