

Datum  
2023-06-01  
Diarienummer  
TN-2023-1090

## Bilaga - bedömning gällande framtida användning av supercykelstråk 1

Vid tekniska nämndens sammanträde 2023-02-27 avrapporterades kommunfullmäktigeuppdraget supercykelstråk från 2021 års KF-budget. I kommunfullmäktigebudget 2021 gavs tekniska nämnden tillsammans med stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att ”under mandatperioden påbörja processen med att bygga ett supercykelstråk”.

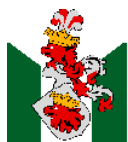
Under nämndens sammanträde lyftes en fråga gällande i vilken utsträckning det första supercykelstråket skulle komma att användas, d.v.s. hur prognoser för cyklandet längs med det första supercykelstråket ser ut. Denna information avser att besvara frågeställningen ovan.

### Bakgrund - supercykelväg mellan Limhamn och Segevång

Malmöns första supercykelväg sträcker sig från Limhamn i sydväst till Segevång och Sjölundaviadukten i nordost – och kommer därefter ha regionala kopplingar mot Lomma och Lund. Den första delen av etapp 1 (Sallerupsvägen – Hornsgatan) genomfördes under hösten 2022, och med det infriades KF-uppdragets direktiv att under mandatperioden påbörja processen med att bygga ett supercykelstråk. Resterande del av etapp 1, längs Lundavägen från Kontinentalbanan till Sjölundaviadukten, genomförs från efter sommaren 2023 och pågår in på 2024. Etapp 3 påbörjas under våren 2023, och kommer i delar genomföras under den kommande tvåårsperioden. För etapp 2 kommer det genomföras en förstudie under 2023 och en bit in på 2024.

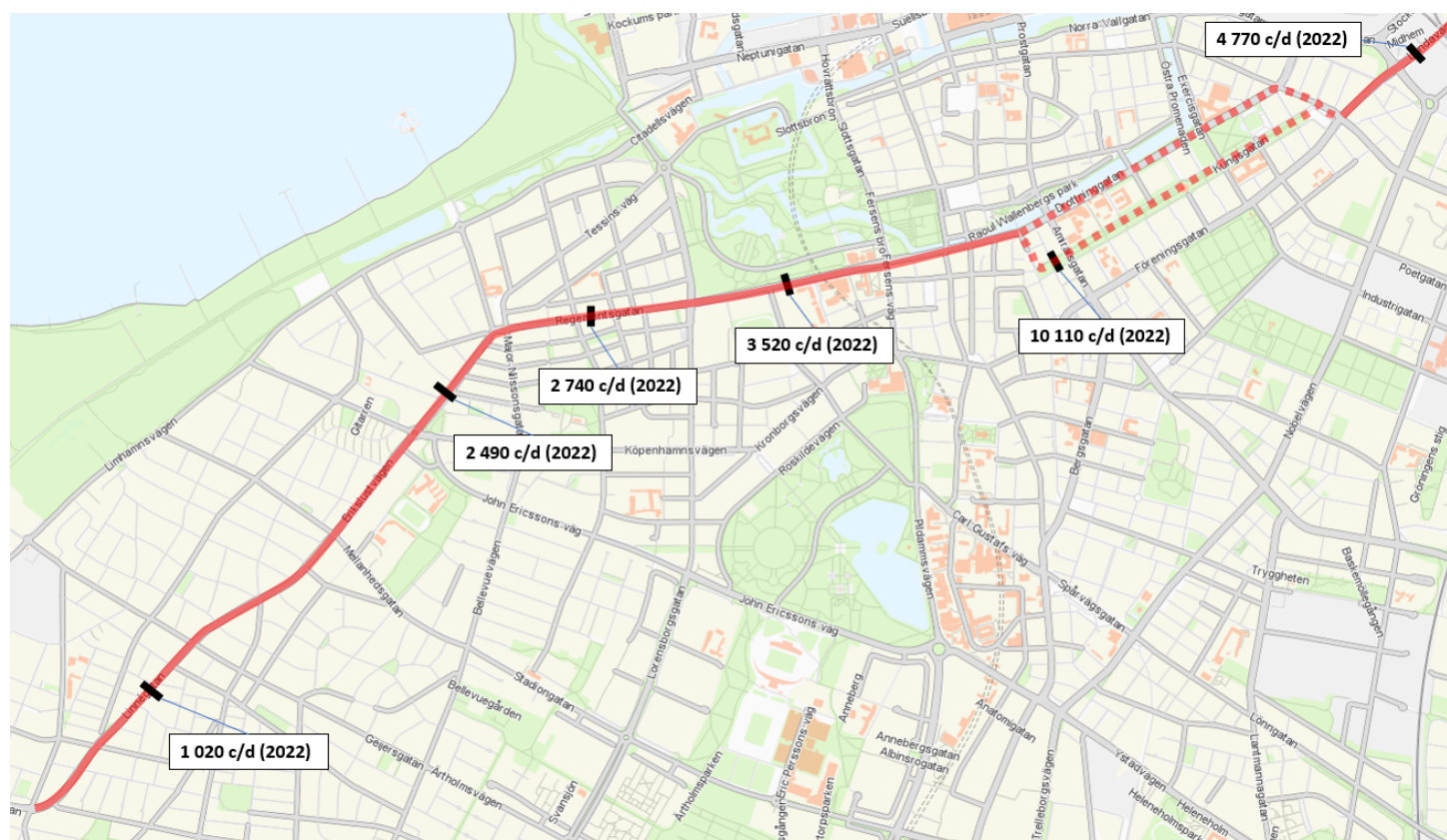


Figur 1 Malmöns första supercykelstråk mellan Limhamn och Segevång, med regionala förlängningar.

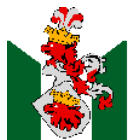


### Cyklande längs med stråket idag

Cykelmätningar från 2022 längs med stråket är sammanställt i figuren nedan. Mätningarna visar på en hög belastning på Kungsgatan. Även Lundavägen har förhållandevis högt cykelflöde med tanke på sitt halvperifera läge, men utgör också ett viktigt inpendlingsstråk från nordost. Noterbart är även de förhållandevis höga cykelflöden som uppvisas på Erikslustvägen och Linnégatan, med tanke på att cykling idag sker i vägren/blandtrafik.



Figur 2 Cykelmätningar längs första supercykelstråket.



### **Om trafikprognoser – prognosstyrda och målstyrda**

Hur Malmös trafiksystem och stadsmiljöer planeras, utformas och används har stor betydelse för malmöbornas vardagsliv. För att nå målen i trafik- och mobilitetsplanen (TROMP), antagen i kommunfullmäktige 2016, om förändrade färdmedelsandelar är det de fysiska förutsättningarna i staden och malmöbornas resvanor som tillsammans skapar ett mer hållbart trafiksystem i Malmö.

För att förutse framtida transportefterfrågan görs prognoser avseende befolknings- och trafiktillväxt. Trafikprognoser används som underlag till att beskriva förändringar i resvanor och trafikmängder för alla trafikslag.

Det finns två sätt att förhålla sig till planering och investeringsbehov. De brukar benämnas prognosstyrd planering, respektive målstyrd planering.

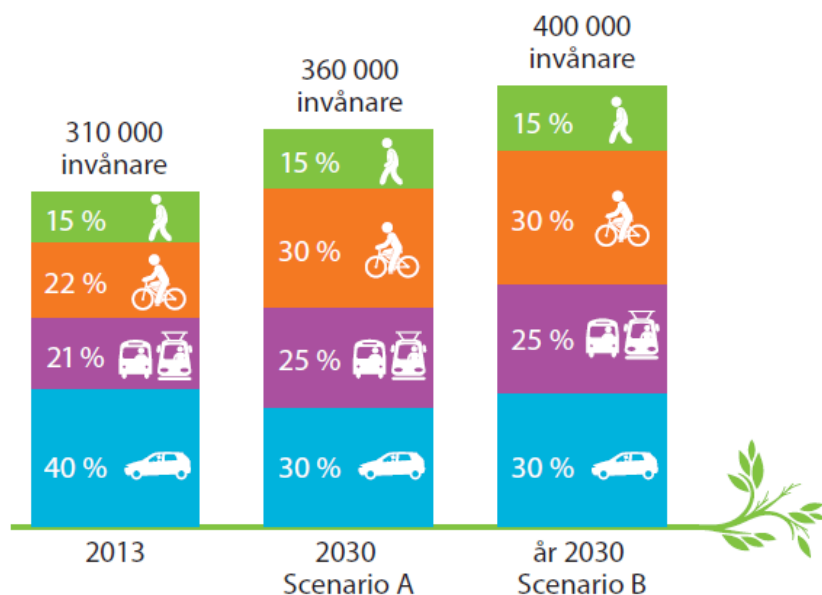
Prognosstyrd planering innebär en framskrivning av tidigare trender, ett styrande mot framtiden med stöd i historiens utveckling. Det brukar resultera i mer investeringar i det som tidigare haft tillväxt – lite slarvigt uttryckt kan detta beskrivas som mer av samma. Målstyrd planering innebär att man utgår ifrån det framtidsscenario som eftersträvas, och anpassar planering och investeringar utifrån vad som krävs för att nå målsättningen. Malmö stad tillämpar målstyrd planering, i översiktsplanering och i trafik- och mobilitetsplanen. Byggs det för cyklister så kommer det bli fler cyklister, i takt med att möjligheterna att ta sig fram på cykel blir allt bättre och attraktivare. Med andra ord; investeringar i nya möjligheter att cykla i de senaste och mest efterfrågade förbindelserna (exempelvis likt Linnégatan och Erikslustvägen) kommer att generera nya cykelresor, samt samla resor från mindre attraktiva närliggande förbindelser.

Den framtida befolkningsutvecklingen i Malmö och antalet inpendlingsresor till Malmö beror på flera osäkra faktorer. Trafik- och mobilitetsplanen redovisar två olika scenarier om befolkningstillväxt i Malmö och för regionen fram till 2030. Dessa uppskattningar bygger på prognosticerad befolkningstillväxt utifrån Malmö stads egna befolkningsprognoser.

I TROMP redogörs för målsättningen för färdmedelsandelar år 2030. Cykelandelen avses öka från 22 % år 2013 till 30 % år 2030. Tillsammans med förväntad befolkningstillväxt innebär detta nära på en fördubbling i antalet cykelresor som genomförs 2030 i förhållande till basår 2013. Målstyrda trafikprognoser används för att konkretisera och tydliggöra de färdmedelsmål som anges i Trafik- och mobilitetsplanen.



Figur 3 Antalet Malmöbor och färdmedelsfördelning 2013 respektive i befolkning och målbild i färdmedelsandelar i alternativ A och B för år 2030.



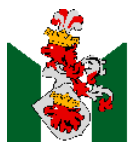
konkretisera framtidens färdmedelsmål, och potential att förändra resvanor, har Malmö upp i femton olika delområden – så kallade 2-områden. Uppdelningen bygger på dagens befintliga bebyggelse- och infrastruktur. Förändringarna, och tillgången till olika sätt att färdmedelsmål har anpassats därefter. För att förändras, skiljer sig åt i de olika delområdena och förändras. Förändras målbilderna för de olika delområdena nås förändrande färdmedelsmålet för malmöbornas

Av figuren nedan framgår TROMP:ens färdmedelsandelsmål för respektive delområde som berörs av sträckningen för supercykelstråk 1 (markerat i blått). För Limhamn är prognosen att cykelandelen ska öka med 10 %-enheter från TROMP:s basår 2013 till 2030. Lika många %-enheter ska cyklandet öka i centrum.

Delområde	Bil	Bus	Cykel	Pedestrian
1 Centrum	15% (25%)	25% (23%)	35% (25%)	25% (25%)
2 Slottsstaden	25% (33%)	20% (18%)	40% (34%)	15% (14%)
3 Västra hamnen	20% (30%)	30% (25%)	30% (25%)	20% (17%)
4 Norra hamnen	25%	30%	30%	15%
5 Kirseberg	25% (34%)	30% (24%)	30% (24%)	15% (16%)
6 Rosengård/Sorgenfri	20% (31%)	30% (25%)	35% (28%)	15% (15%)
7 Fosie	30% (49%)	35% (24%)	25% (18%)	10% (8%)
8 Holma/Kroksbäck	30% (40%)	20% (17%)	30% (22%)	20% (18%)
9 Limhamn	35% (54%)	20% (14%)	30% (20%)	15% (10%)
10 Bunkeflostrand	45% (62%)	25% (18%)	20% (9%)	10% (8%)
11 Hyllie	30% (50%)	30% (14%)	20% (12%)	20% (18%)
12 Jägersro	50% (59%)	15% (12%)	20% (15%)	15% (15%)
13 Husie	50% (63%)	20% (15%)	20% (14%)	10% (8%)
14 Oxie	50% (64%)	25% (20%)	15% (8%)	10% (8%)
15 Tygelsjö	55% (72%)	20% (12%)	15% (4%)	10% (9%)
Summerat	30% (40%)	25% (21%)	30% (22%)	15% (15%)

Figur 4 Färdmedelsandelsmål för respektive delområde (TROMP). I parentes anges färdmedelsandelar år 2013.

## Bedömning av användning av supercykelstråk 1



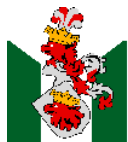
För att uppskatta en framtida efterfrågan på cykelresor längs den första planerade supercykelvägen, har utdrag gjorts från en cykelmodell framtagen av förvaltningen. Cykelmodellen bygger på framtagna resandematriser för cykel i ett nuläge respektive framtida scenario, samt utläggning av dessa resor på dagens respektive ett förväntat framtida cykelvägnät. Det scenario som har använts benämns TROMP 2040<sup>1</sup>, vilket jämförs med dagens mätningar av cykelresor. Cykelmodellen är sammankopplad med övriga prognosmodeller för bil och kollektivtrafik.



Figur 5 Grön linje visar första supercykelstråkets dragning mellan Limhamn och Segeväg. Svarta punkter visar var data över antalet cykelresor per dygn uthämtats ur framtagen cykelmodell (scenario TROMP 2040), vilka jämförs med senaste trafikmätningar.

Cykelmodellen ger en uppskattning av hur många cykelresor som i framtiden kommer göras mellan olika områden. Det är däremot svårt att förutse storleksordning på respektive cykelväg och vägsträcka. En mer tillförlitlig uppskattning ges istället av att studera framtida prognos över flera parallella stråk (fortsättningsvis kallar vi dessa för västra snittet, centrala snittet respektive östra snittet) som förbinder ett område med ett annat – exempelvis Limhamn med centrala Malmö. Härigenom kan vi uppskatta hur mycket efterfrågan på cykelresor ökar totalt på dessa sträckor, men kan inte förutse ökningen på den enskilda länken.

<sup>1</sup> Scenario TROMP 2040 innebär färdmedelsfördelning enligt mobilitetsplanen (30 % cykelandel, delområdesindelning) och uppräknat med befolkningstillväxt för 2040, anpassat efter utbyggnadsområden. I scenario TROMP 2040 har det även antagits en utbyggnad av cykelvägnätet enligt föreliggande investeringsplan.



Generellt kan sägas att tillkommande separerad cykelinfrastruktur i gena och direkta kopplingar (likt Linnégatan och Erikslustvägen) omfördelar befintligt cykelresande från närliggande kopplingar och genererar även nya cykelresor då en förbättrad cykelstandard gör det mer attraktivt att cykla.

Det västra snittet sträcker sig över Ribersborgsstigen, Limhamnsvägen, Vikingagatan, Linnégatan och Vittskövlegatan. Dessa vägar förbinder Limhamn, Gamla Limhamn, Bellevue, Sibbarp och Annetorp, men också Djupadal, Rosenvång och Elinelund, med centrala Malmö.

Det centrala snittet sträcker sig över Drottninggatan, Kungsgatan, Föreningsgatan och St Knuts väg. Dessa vägar utgör viktiga östvästliga centrala cykelstråk som sträcker sig parallellt med etapp 2 av supercykelvägen.

Det östra snittet sträcker sig över Lundavägen och Södra Bulltoftavägen, och utgör Segevångs, Rostorps, Kirsebergs och Kirsebergsstadens koppling in mot centrala Malmö.

Tabell 1 Förändring i antalet cykelresor gjorda över snitt presenterade i karta i figur ovan. Jämförelse mellan nuläge och scenario TROMP 2040.

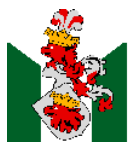
	Antal cykelresor, idag	Antal resor 2040	Procentuell ökning
Västra snittet	7 000 c/d	14 000 c/d	+ 100 %
Centrala snittet	14 500 c/d	23 500 c/d	+ 63 %
Östra snittet	7 500 c/d	18 500 c/d	+ 146 %

På Linnégatan cyklar idag 1 000 – 2 500 cyklister per dygn<sup>2</sup>, trots att gatan inte erbjuder någon separerad cykelinfrastruktur. Här cyklas det idag i blandtrafik, och i norra delen i målade vägrenar. När gatan tillförs separerade enkelriktade cykelbanor av hög standard hela vägen från Västanväg till centrala Malmö och Morescobron, bedöms cykelresor överflyttas från parallella mindre attraktiva stråk. Med ny cykelinfrastruktur som erbjuder nya och bättre cykelmöjligheter tillkommer även nya cykelresor i form av överflyttning från andra transportslag. En betydande del av det ökade cyklandet över snittet (+ 7 000 c/d) kommer sannolikt använda Linnégatan.

Över centrala snittet har utbyggnad av cykelinfrastruktur på såväl Föreningsgatan (SSP Ramavtal 8) som på Drottninggatan (en av de alternativa dragningarna enligt Idéstudie etapp 2) räknats in. Både Föreningsgatan och Regementsgatan/Drottninggatan avlastar väsentligt Kungsgatans idag högt belastade sträcka. Därtill väntas ytterligare 9 000 cykelresor per dygn göras i den östvästliga korridoren längs med etapp 2 och dess sträckning. Utbyggnad av Drottninggatan skulle även dra till sig en del av Östergatans cyklande, men den senare ligger utanför vad vi här benämner för det centrala snittet.

Över östra snittet på länkarna Lundavägen respektive Södra Bulltoftavägen cyklar idag ca 7 500 cyklister per dygn. Utöver Lundavägens kommande supercykelväg planeras även viss upprustning på Södra Bulltoftavägen, samt ombyggnad av cirkulationsplats vid Hornsgatan till signalreglerad korsning. Men den stora förändringen i området består i Fördjupad översiktsplan (FÖP) Kirsebergsstaden, med ca 5 000 tillkommande bostäder och nästan lika många arbetsplatser. En stor andel av det tillkommande cykelresandet över snittet kan härledas till utbyggnaden av Kirsebergsstaden. En mindre andel av detta tillkommande cykelresande (tillhörande den delen av exploateringen som förläggs väster om Kontinentalbanan) kan tänkas fördelas ut på Sallerupsvägen vidare antingen via Nobelvägen eller Föreningsgatan mot centrala staden.

<sup>2</sup> 1 020 cyklister per dygn norr om Rosenvångsgatan (2021), och 2 490 cyklister per dygn norr om Nordlinds väg (2022).



### **Sammanfattning**

Ett ökat cyklande bygger på tre delar - en förväntad befolkningstillväxt och tillkommande utbyggnadsområden i supercykelvägens sträckning, en förändrad färdmedelsfördelning och ökad cykelandel samt tillkommande attraktiv cykelinfrastruktur.

Sammanfattningsvis kan konstateras att cykelresandet förväntas öka kraftigt i samtliga relationer utmed supercykelvägens sträckning till år 2040 jämfört med idag.

- Över det västra snittet väntas cyklandet fördubblas till år 2040 jämfört med idag (+7 000 cykelresor per dag), och en betydande del av det ökade cyklandet förväntas använda Linnégatans planerade cykelbanor.
- Över det centrala snittet väntas cykelresandet öka med drygt 60 % (+9 000 cykelresor per dygn) till år 2040. Både Föreningsgatan och Regementsgatan/Drottninggatan antas i modellen vara utbyggda, och kommer att avlasta en högt belastad Kungsgatan.
- Över det östra snittet väntas cykelresandet öka med hela 146 %. En stor andel av det tillkommande cyklandet kan härledas till utbyggnad av Kirsebergsstaden och kommer till största del att ske på Lundavägen och Södra Bulltoftavägen.