



Bild: Henrik Björnson

Flytta cyklarna till körbanan

Hastigheten kan sänkas på många gator, skriver debattörerna.

Göteborgs cykelprogram är bra, men blir svårt att genomföra med god standard inom en rimlig framtid. Låt därför cyklarna dela körbana med motortrafiken, skriver bland andra Gustav Sjöblom, Naturskyddsföreningen.

I mars i år antog Göteborgs stad ett nytt cykelprogram med målet att cyklingen skall tredubblas till 2025. Cykelprogrammet innehåller goda intentioner att prioritera cykling och säkerställa en godtagbar standard för cykelbanorna.

Erfarenheterna visar dock att det kommer att bli svårt att inom en rimlig framtid skapa ett cykelbanenät med tillräcklig standard. I många gatumiljöer är det för trångt för att bygga cykelbanor med föreskriven bredd och standard. Resultatet blir ofta farliga lösningar med skarpa svängar och hinder i cykelbanan, eller otydliga gränssytor som ger dålig trygghet och framkomlighet för både cyklister och fotgängare. Det blir knappast enklare i en framtid med fler fotgängare och cyklister, varav många på elcyklar och lastcyklar.

En mer framkomlig väg är att cyklarna får dela körbanan med motortrafiken. Många gator kan med relativt enkla medel utformas för max 30 km/h eller göras om till cykelfartsgator. Gärna i kombination med breda trottoarer skyltade som gångfartsområde så att barn och andra som inte vill cykla i körbanan kan cykla där på fotgängarnas villkor.

En bra lösning för flertalet gator

Att låta cyklister och motorfordon dela körbanan passar inte överallt. Inte där kollektivtrafiken saknar eget körfält och behöver hög kapacitet. Inte där det är mycket biltrafik och finns utrymme för rejäla separata cykelbanor. Men för flertalet gator, även de med trafikvolym på uppemot 10 000 fordon per dygn, är det en bra lösning. En anpassning av gatunätet för cykeltrafik skulle nämligen medföra:

- Bättre framkomlighet för alla trafikslag, särskilt cykel och gång (detta visar erfarenheterna från cykelfartsgatan på Västra Hamngatan).
- Att förbättringarna i cykelinfrastrukturen kan genomföras i högre takt och till lägre kostnad än i ett separat cykelbanenät.
- Att infrastrukturen inte behöver göras om i takt med att cyklingen ökar sin andel.
- Förenklat underhåll (snö- och lövröjning för motorfordon och cyklar sker samtidigt).
- Tydliga och säkra korsningar (högerregeln, färre körfält att ta hänsyn till).
- Sänkt hastighet för biltrafiken, vilket ger bättre trafiksäkerhet, lägre trafikbuller och möjlighet till en mer levande stad, samtidigt som biltrafiken har fortsatt hög kapacitet – om än med lägre hastighet.

Så politiker i trafiknämnden, tjänstemän på trafikkontoret och andra som är inblandade i Göteborgstrafiken: ta en funderare på hur cyklar och bilar kan samsas i körbanorna!

Gustav Sjöblom

för Naturskyddsföreningen i Göteborg

Patrik Höstmad

för Yimby Göteborg