

Besiktning av Slottsskogsgatan

Cykelfrämjandet i Göteborg

2024-09-30



Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Sammanfattning	3
Bakgrund.....	4
Besiktningen	6
Hela stråket.....	6
Utmed sträckor.....	7
I korsningar.....	11
I övrigt.....	11
Förslag till åtgärder.....	13
Brådskande åtgärder.....	13
Åtgärder på längre sikt.....	13
Förslag på nya anslutningar	13
Potential framöver	17
Nytt arbetssätt kompletterar ordinarie planeringsförfarande.....	17
Förbättringspotential konventionella cykelbanor.....	17
Gå till botten med organisatoriska utmaningar	17

Sammanfattning

Slottsskogsgatan har fått en ny utformning med nya cykelbanor som Cykelfrämjandet granskat. Åtgärderna på gatan är snabba, enkla och jämförelsevis billiga vilket gör dem till ett bra komplement till ordinarie cykelplanering. Åtgärden kostar ca 10 % av vad en konventionell cykelbana kostar att anlägga. Denna sorts åtgärder har potential att snabba på utbyggnaden av cykelvägnätet i Göteborg.

Positivt

- Cykelbanan är rak
- Täta cykelmyror tydliggör att det är cykelbana
- Ökad trygghet med hastighetsdämpande sväng för motorfordon vid refuger och väntyta för fotgängare
- Bredden är på delar av sträckan fullgod.
- Tydlig separering från gående med kantsten och nivåskillnad
- Tryggare för ovana cyklister, för personer som upplever motortrafik som obehagligt och för cyklande barn.

Negativt

- Motorfordonsförare parkerar väldigt frekvent inom spärrområdet, vilket gör det smalare och ökar risken att cyklister "döras".
- Cykelbanan är endast 1 meter bred på enskilda ställen vilket är under acceptabel nivå.
- Farliga, utstickande asfaltsramper som gör cykelbanan ännu smalare.
- Anslutningarna är klart bristfälliga.

Den nya utformningen är halvpermanent i väntan på att hela gatan görs om i framtiden vilket man bör ha i beaktande vid utvärdering. Men trots att cykelbanorna är enklare och billigare än konventionella cykelbanor är de bättre i aspekter som raket och separering mot gående. Det tyder på att det finns en förbättringspotential för konventionella cykelbanor och att högre kostnad inte garanterar kvalitet. Genom att ta inspiration från Slottsskogsgatan borde alltså anläggandet av konventionella cykelbanor kunna uppnå högre kvalitet utan extra kostnader.

Cykelfrämjandet i Göteborgs trafikutskott

Bakgrund

Cykelfrämjandet vill bidra till ett mer hållbart samhälle genom att förbättra cykelmiljön för de som cyklar samt göra det attraktivt för fler att cykla. Ett led i detta är att Cykelfrämjandet i Göteborgs trafikutskott har genomfört granskningar av nyanlagda cykelbanor. Syftet är att bidra till att förbättra cykelinfrastrukturen och att staden därmed når sina trafik- och miljömål.

Vi har valt att granska den nyligen omgjorda sträckan av Slottsskogsgatan och Ekedalsgatan mellan Mariaplan och Godhemsgatan i Majorna/Kungsladugård samt anslutningar till denna. Sträckan är enligt "Cykelprogram för en nära storstad" en del av det övergripande cykelvägnätet. I augusti 2022 skickade Cykelfrämjandet ett [förslag på en rad åtgärder](#) till förvaltningen inom pilotområde Majorna där anläggandet av cykelbanor på den aktuella sträckan var med. Ombyggnaden av den granskade sträckan färdigställdes under våren 2023. Vi har valt att granska den färdiga cykelbanan med hjälp av Cykelfrämjandets handbok för cykelvägsanalys¹. För enkelhets skull kallar vi sträckan för Slottsskogsgatan även om den också omfattar Ekedalsgatan.



Karta 1: Det granskade området markerat med rött på karta från OpenStreetMap

Pilotområde Majorna är en del i ett projekt som ska testa och utvärdera nya lösningar för att öka verkställandet av Göteborgs Stads cykelprogram. Detta ska ske genom snabba och enkla åtgärder som ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. De fysiska åtgärderna som genomförs ska vara små och alltså inte innebära större ingrepp som exempelvis markarbeten i gatan. På Slottsskogsgatan och Ekedalsgatan har enkelriktade cykelbanor skapats i körbanan genom målning på varje sida längs med trottoarerna.

¹ [Cykelfrämjandets Handbok för cykelvägsanalys](#).

Detta har möjliggjorts genom att de fyra raderna med gatuparkeringar för bil minskats till två rader och 60 parkeringsplatser för bil tagits bort.² Åtgärden kostar ca 10 % av vad en konventionell cykelbana kostar att anlägga. Den typen av enklare cykelbanor som har anlagts på Slottsskogsgatan har en total planerings- och genomförandetid på ca 6 mån jämfört med konventionella cykelbanor på minst 3 år.³ Den nuvarande halvpermanenta utformningen är tänkt att ersättas av en permanent utformning när hela gatan görs om i samband med beläggnings- och ledningsarbeten omkring år 2026-2027.

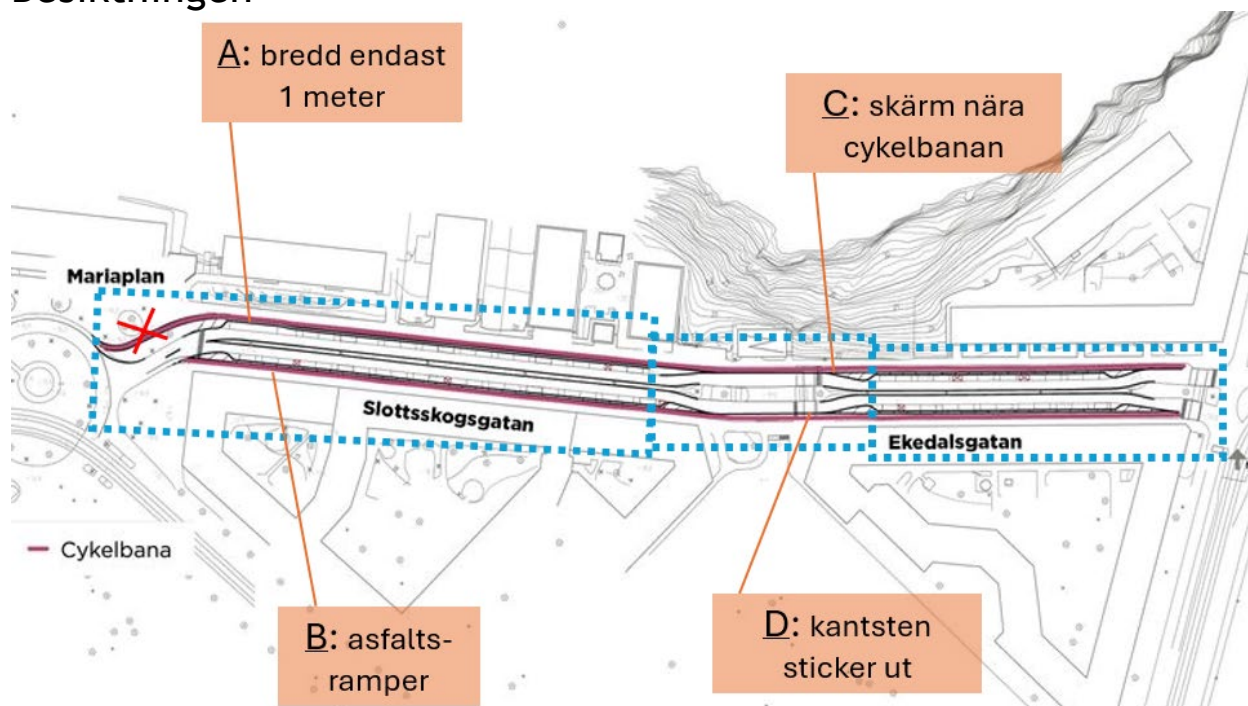


Bild 1 och 2: Slottsskogsgatan före (övre bild) och efter (nedre bild) ombyggnaden. Bildkälla: Google Maps.

²<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/sa-arbetar-staden-med-stadsutveckling/sa-utvecklas-resande-och-infrastruktur/cykelstaden-goteborg/pilotomrade-cykel>

³ SMN 2024-06-13 06. A Presentation från stadsbyggnadsförvaltningen gällande pilotområde för ökad verkställighet av cykelprogrammet

Besiktningen



Karta 2: Sektionerna Slottsskogsgatan, Mitten och Ekedalsgatan markerat i blått. Källa Göteborgs stad Pilotområde Majorna.

Vi har delat upp sträckan i sektioner enligt kartan ovan i delarna Slottsskogsgatan i väster, Ekedalsgatan i öster och området i mitten. Besiktningen genomfördes tisdag 16 april 2024 kl. 17:00–19:00. Sifferskalan anger skattning 1-4, där 4 är bäst. Skalan utgår från "Checklista för cykelstråk" i Cykelfrämjandets handbok för cykelvägsanalys (se bilaga 1).

Hela stråket

Detta avsnitt handlar om den besiktigade sträckan i förhållande till närmast omgivande cykelvägnät.

Sammanhållet från början till slut - 2

Stråket är inte sammanhållet från början till slut då cykelbanorna plötsligt upphör strax innan Mariaplan respektive Godhemsgatan. Cykelbanorna på den besiktigade sträckan saknar alltså helt koppling till övriga cykelbanor i området och cyklister tvingas ut framför motorfordon i blandtrafik. När de halvpermanenta cykelbanorna anlades skapades också en cykelbana över torgområdet på Mariaplan som anslöt från Slottsskogsgatan i västlig riktning till cykelbanan i rondellen vid Mariaplan men den togs senare bort. Sammanhållenheter är ett av de viktigaste kriterierna och påverkar de andra funktionskraven/aspekterna.

Genhet och orienterbarhet - 3

Det är positivt att cykelbanan är rak (då den går i direkt anslutning till körbanan). Det ger god genhet och orienterbarhet. Upplevelsen försämras dock av de undermåliga anslutningarna och den bristande vägvisningen.

Vägvisning och vägmarkeringar - 1

Täta cykelmyror tydliggör på ett positivt sätt cykelbanans dragning. Däremot är vägvisningen delvis obefintlig, exempelvis saknas vägvisningsskyltar på östra delen av sträckan. De vägvisningsskyltar som finns är den klassiska göteborgska varianten som är svår att läsa från cykel. De vägvisningsskyltar som finns på Mariaplan är få och olämpligt placerade utanför cyklistens blickfång.

Några av vägmarkeringarna är mycket slitna. Det finns inga skyltar som upplyser om att cykelbanan är enkelriktad.

Kartan i cykelreplaneraren på trafik.nu är inte uppdaterad och visar fortfarande att sträckan saknar cykelbana.

Utmed sträckor

Sträckan utgörs av enkelriktade cykelbanor. Vi är positiva till enkelriktade cykelbanor då de har en lägre svårighetsgrad genom att förenkla samverkan med andra trafikanter, speciellt i korsningspunkter. Eftersom cyklisten slipper förhålla sig till mötande cykeltrafik minskar olycksrisken och uppmärksamheten kan läggas på annat. Nackdelen med enkelriktade cykelbanor är att det kan förekomma en del "laxande" (cyklande åt fel håll). För att minska detta hade fler möjligheter för cyklister att korsa körbanan varit bra.

Bredd - 1

Enligt förvaltningens trafikförslag varierar bredden på cykelbanan mellan 1 och 2,2 meter.

	Slottsskogsg.	Mitten	Ekedalsg.
Norr	1,0-1,3	1,7-1,9	2,0
Söder	1,0-1,3	1,1-1,4	2,0

Tabell 1: Bredder uppmätta vid besiktningen

Bredden på cykelbanorna på sektion Slottsskogsgatan är huvudsakligen 1,3 meter. Detta är smalare än Teknisk Handboks krav på 1,6 meter för enkelriktade cykelbanor med de lägsta flödena som tillhör det övergripande cykelnätet. Eftersom att det är en halvpermanent utformning i väntan på att hela gatan görs om helt kan vi ha overseende med att utformningen inte helt lever upp till kraven i Teknisk Handbok. Dock är en bredd på 1 meter alldeles för smalt och inte acceptabelt. Bredden är en av de viktigaste aspekterna och påverkar möjligheten att uppnå de andra funktionskraven/aspekterna.

Det är svårt att köra om på sektion Slottsskogsgatan eftersom det är smalt. Då cykelbanan är så pass smal är den extra känslig för ytterligare inskränkningar i bredd, t.ex. asfaltsramper vid punkt B i karta 2 som gör att den kvarvarande bredden endast är 1 meter.



Bild 3: Asfaltsramp (ingringad i gult) på Slottsskogsgatan vid punkt B i karta 2

Vid punkt A i karta 2 är bredden endast 1 meter vid lastzonen. Detta gör det svårt för lastcyklar att få plats.



Bild 4: Lastcykel på Slottsskogsgatan vid punkt A i karta 2

Bredden på cykelbanorna i sektion Mitten är huvudsakligen 1,3 meter.

Bredden på cykelbanorna i sektion Ekedalsgatan är huvudsakligen 2 meter. Här är det möjligt att köra om andra cyklister. Denna sektion håller högre kvalitet.

Skillnaden i cykelbanans bredd mellan Slottsskogsgatan och Ekedalsgatan beror antagligen på att gatans bredd från trottoarkant till trottoarkant är ca en meter bredare på Ekedalsgatan. I samband med framtida omdaningar av gatan där markarbeten görs bör även Slottsskogsgatan få bredder i linje med teknisk handbok genom att exempelvis refugen i mitten av gatan tas bort eller minskas. Men fram till att detta sker är det viktigt att säkerställa att bredden inte understiger 1,3 meter genom att ta bort bland annat asfaltsramper och lastzoner.

Linjeföring - 4

Den raka linjeföringen är ett föredöme och klart bättre än många konventionella cykelbanor. Alla cykelbanor i Göteborg borde vara utformade på detta vis och inte med de skarpa svängar som vanligtvis brukar förekomma. Sträckan är fri från sidbyten, det vill säga att cykelbanan inte plötsligt fortsätter på andra sidan av körbanan.

Egen yta/separering - 2

Separeringen mot gående utgörs av en tydlig trottoarkant. Detta är klart bättre än konventionella cykelbanor som brukar separeras med linjemålning, vilket gående inte brukar uppmärksamma eller respektera. Det är viktigt att denna kvalitet bibehålls vid framtida omdaningar av gatan. Den tydliga separeringen minskar troligen också cyklandet på gångbana och trottoar. Dock medför den nuvarande lösningen viss olycksrisk då en cyklist kan råka cykla mot kanten och välta, speciellt på partier där det är extra smalt. Vid framtida omdaningar av gatan kan detta lösas genom ökad bredd och icke-avvisande kantsten som är övercyklingsbar⁴ mellan cykelbana och trottoar.

Separeringen mot bilar utgörs av ett 0,8 meter brett spärrområde som ger sikt och är tänkt att skydda cyklister från öppnande bildörrar. Tyvärr så är det hela 80 % av motorfordonsförarna som inte respekterar detta och parkerar på spärrområdet.⁵ Detta bidrar till otrygghet och ökad olycksrisk, speciellt på redan trånga partier. För att minska risken för blockerade cykelbanor bör dessa utformas på ett sådant sätt att parkering av motorfordon på dem omöjliggörs. Detta till exempel med limmad kantsten och pollare som tidigare fanns på Engelbrektsgatan vid Park Avenue. Dock är det fördelaktigt om kantstenen har intermittenta avbrott så att cyklister lätt kan ansluta eller avvika från cykelfälten även vid andra ställen än korsningar.

⁴ I Norge är detta vanligt: https://youtu.be/dW1g_R-T_0g?si=-10-QMjaCFE92URf&t=56

⁵ [Utvärdering av cykelbanor på Slottsskogsgatan och Ekedalsgatan 2024](#). En del av Pilotområde cykel. Stadsmiljöförvaltningen 2024-05-14



Bild 5: Exempel på felaktig parkering av motorfordon som inkräktar på spärrområdet

De relativt många cykelmyrorna bidrar till att signalera för andra trafikanter att cykelbanan är en egen yta för cykel. Avsaknad av väntytor för gående mellan cykelbana och körbana vid övergångsställen skulle kunna utgöra ett problem. Men vid våra besök har inte detta varit fallet vilket troligen kan härledas till den relativt låga nivån av gång- cykel- och motortrafik.

Beläggning - 1

Beläggningsen är ojämn och hålig. En jämn beläggning är en förutsättning för att cykling ska kunna ske trafiksäkert. Beläggningsen vid asfaltsramperna till fastigheterna är extra ojämn och utgör en fara.

Blandtrafik - 3

Det är hastighetssäkrat för motorfordon i korsningar. Det är otydligt vad som gäller när cykelfälten upphör, vilket bidrar till otrygghet och frustration.

En del cyklister har uttryckt att de föredrar den tidigare trafiklösningen, där cykling skedde mitt i gatan i blandtrafik, mer än den nuvarande. De upplever att det är otryggare att cykla innanför de parkerade bilarna eftersom det är trångt där, man inte syns, ser dåligt och är rädd för bildörrar. Men för ovana cyklister, personer som upplever motortrafik som

obehaglig och barn är den nuvarande lösningen att föredra. Förvaltningens inventering efter ombyggnationen visar att 90 % av cyklisterna färdas på cykelbanan, 10 procent i körbanan och att den tidigare trottoarcyklingen har försvunnit.

I korsningar

Prioritering - 1

Prioriteringen av cyklister i korsningspunkterna är låg. I korsningspunkterna med Mariaplan och Godhemsgatan saknas cykelinfrastruktur och cykelbanorna upphör plötsligt en bit innan dessa korsningspunkter. Där motorfordon och cyklister övergår i blandtrafik behöver övergången från separering till blandtrafik tydliggöras. Detta skulle kunna göras med väjningsplikt för motorfordon, att varna för cyklister i körbanan, cykelgata eller vägmärke E15 Sammanvävning.

I sektion Mitten där den anslutande gatan söderifrån också heter Slottsskogsgatan är utformningen otydlig. Det kan både tolkas som att cyklister som färdas åt öster har väjningsplikt mot fordon söderifrån genom högerregeln och som att anslutande fordon söderifrån har väjningsplikt.

Trafikljus

Inte aktuellt, finns ej.

Nivåskillnader - 3

Det finns inga nivåskillnader på tvären där det är cykelbanor. Dock finns trottoarkanter som sticker ut strax efter övergångsstället när man kommer cyklandes i blandtrafiken på Ekedalsgatan från Godhemsgatan cirkulationsplats.

Linjeföring - 3

På norra sidan i riktning Mariaplan är linjeföringen skarp där cykelbanan upphör vid Mariaplans torgyta. Även strax efter övergångsstället när man kommer cyklandes i blandtrafiken på Ekedalsgatan från Godhemsgatan cirkulationsplats är det en skarp sväng.

Hastighet motortrafik - 3

Generellt bra hastighetssäkring av motortrafiken i korsningar.

I övrigt

Hinder - 2

Olagligt parkerade motorfordon på cykelbanorna förekommer. Vid södra delen av sektion Mitten, punkt D i karta 2 finns det en kantsten som sticker ut i cykelbanan. Vid norra delen av sektion Mitten, punkt C i karta 2 finns en skärm som står 16 cm från cykelbanan.

Cykelparkering - 3

Det är få cykelparkeringar längs gatan men bra med cykelparkeringar vid Mariaplan. Man skulle kunna ta några få parkeringsplatser för motorfordon i anspråk för cykelparkering på gatan.

Trygghet - 2

Korsningarna där cykelbanan upphör är otrygga. Där separerad cykelbana finns bidrar detta till ökad trygghet, speciellt för ovana cyklister, personer som upplever motortrafik som obehaglig och barn. Ekedalsgatans cykelbanor är tillräckligt breda och upplevs som trygga. Men på Slottsskogsgatan är det smalare och speciellt när motorfordonsförare parkerar i spärrområdet är närheten till potentiellt öppnade dörrar från motorfordon en källa till otrygghet och olycksrisk. Utstickande asfaltsramper gör cykelbanan smalare och syns dåligt vilket kan leda till olyckor. Förvaltningens olycksanalys visar att det sammantaget har inträffat relativt få olyckor på sträckan. En cyklist har dock skadats i kollision med öppnad bildörr. 80 % av bilarna är parkerade på spärrområdet⁶.

Dygnet runt och året om - 1

De signaler vi fått från närboende är att vinterväghållningen inte fungerat bra. Utstickande asfaltsramper och brist på bredd kan tänkas utgöra hinder för vinterväghållningsfordon. Vi har inte haft möjlighet att bedöma belysningen. Den anses tillräcklig av förvaltningens anlitade konsult.

Cykelmiljö - 2

Motortrafiken bidrar till buller och luftföroreningar. Stadsmiljön präglas av Göteborgs omtyckta landshövdingehus.

⁶ [Utvärdering av cykelbanor på Slottsskogsgatan och Ekedalsgatan 2024](#). En del av Pilotområde cykel. Stadsmiljöförvaltningen 2024-05-14

Förslag till åtgärder

Nedan presenterar vi ett antal åtgärder. Vissa åtgärder är brådskande och bör genomföras snarast medan andra kan vänta till den planerade större omdaning av hela gatan. I samband med detta planerar förvaltningen enkelriktade cykelbanor och att behålla parkeringsytor för motorfordon som idag. Men cykelbanorna planeras i höjd med gångbanorna. Vidare planeras en skyddsremsa mot parkerade motorfordon och träd vid nuvarande spärrområde.⁷

Förslag på åtgärder som bör genomföras snarast

- Säkerställa att bredden inte understiger 1,3 meter genom att ta bort bland annat utstickande asfaltsramper och lastzoner. Om inte asfaltsramperna tas bort bör de åtminstone markeras med varningsfärg.

Förslag på åtgärder som bör genomföras på längre sikt

- Förbättra vägvisningen för cyklister.
- Fullgod bredd enligt teknisk handbok, dvs minst 1,6 meter och helst 2,0 meter. Detta är extra viktigt med tanke på sikt och avstånd till fasta hinder eftersom förvaltningen planerar att anlägga träd i spärrområdet.
- Ersätt det målade spärrområdet med fysisk separering som kantsten med pollare eller refuger som hindrar motorfordonsförare från att parkera i spärrområdet och "dörra" cyklister. Separeringen mellan cykel och motorfordon behöver också hindra motorfordonsförare från att ställa sig i cykelbanan

Genomförda åtgärder som bör bevaras

- Behåll den tydliga separationen av gång- och cykelbana med kantsten och nivåskillnad. Men minska olycksrisken genom tillräcklig bredd och eventuellt icke-avvisande kantsten som är övercyklingsbar⁸ mellan cykelbana och trottoar.
- Behåll cykelbanans raka linjeföring.
- Täta cykelmyror tydliggör att det är cykelbana.

Slottsskogsgatans nuvarande halvpermanenta cykelbanor är bättre än konventionella cykelbanor i aspekter som raket och separering mot gående. Risker är att dessa kvaliteter försvinner när gatan görs om. Vi är speciellt oroade över förvaltningens planer på cykelbanor i höjd med gångbanorna då denna lösning brukar medföra bristande separering. Separering med linjemålning brukar inte uppmärksammas eller respekteras av gående samt ökar risken för cyklande på gångbana och trottoar.

⁷ SMN 2024-06-13 06. A Presentation från stadsbyggnadsförvaltningen gällande pilotområde för ökad verkställighet av cykelprogrammet

⁸ I Norge är detta vanligt: https://youtu.be/dW1g_R-T_0g?si=-10-QMjaCFE92URf&t=56

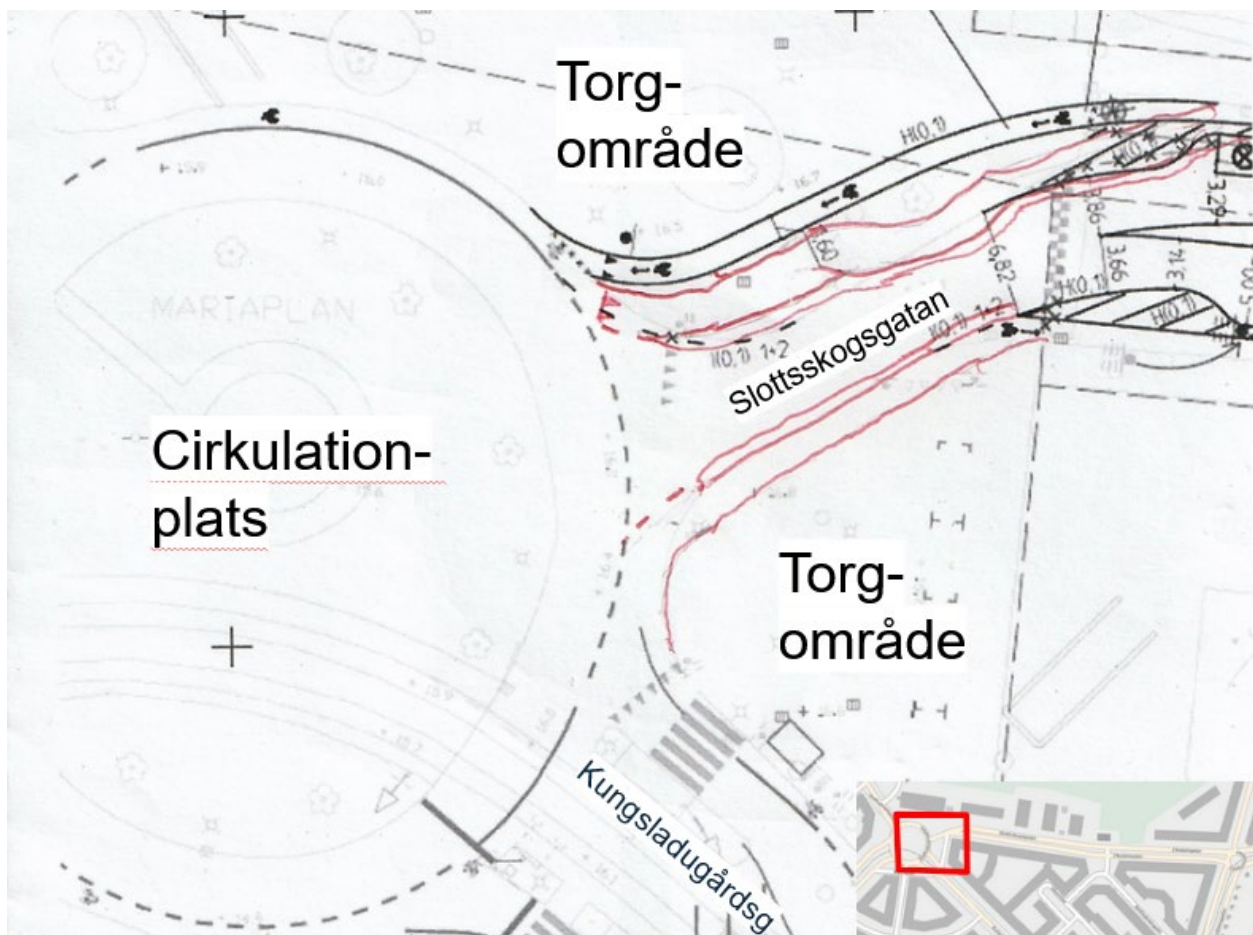
Förslag på nya anslutningar

Tjänstepersoner på förvaltningen har bett oss att komma med inspel på utformning av framtida anslutningar med anledning av att gatan ska gå igenom en större omdaning.

Våra förslag bygger på inriktningen från stadens trafikstrategi att cykel och andra hållbara transportslag ska prioriteras framför biltrafik. För att ge plats till cykelinfrastruktur har vi i första hand tagit i anspråk nu oanvända ytor som exempelvis överdimensionerade refuger och i andra hand ytor från biltrafik. Cykeln har prioriterats med mjuk linjeföring i linje med teknisk handbok.

Mariaplan

Vi föreslår att enkelriktade cykelbanor anläggs för att ansluta Slottsskogsgatan till cirkulationsplats Mariaplan enligt karta 3 nedan.



Karta 3: Cykelfrämjandets förslag till anslutningar mellan cirkulationsplats Mariaplan och Slottsskogsgatan i rött. Ritad på stadsmiljöförvaltningens trafikförslag Slottsskogsgatan, Pilotområde cykel.

För sträckan från cirkulationsplatsen Mariaplan till Slottsskogsgatan föreslår vi att anlägga en enkelriktad cykelbana söder om körbanan där det idag står pollare. För sträckan från Slottsskogsgatan till cirkulationsplatsen Mariaplan föreslår vi att omdisponera yta från norra körbanan för att skapa en enkelriktad cykelbana som går förbi trädet. På den kvarvarande ytan får motortrafiken i båda riktningar samsas genom växelvis körning genom en timglasutformning. Vi hade ursprungligen tänkt oss samma lösning som för

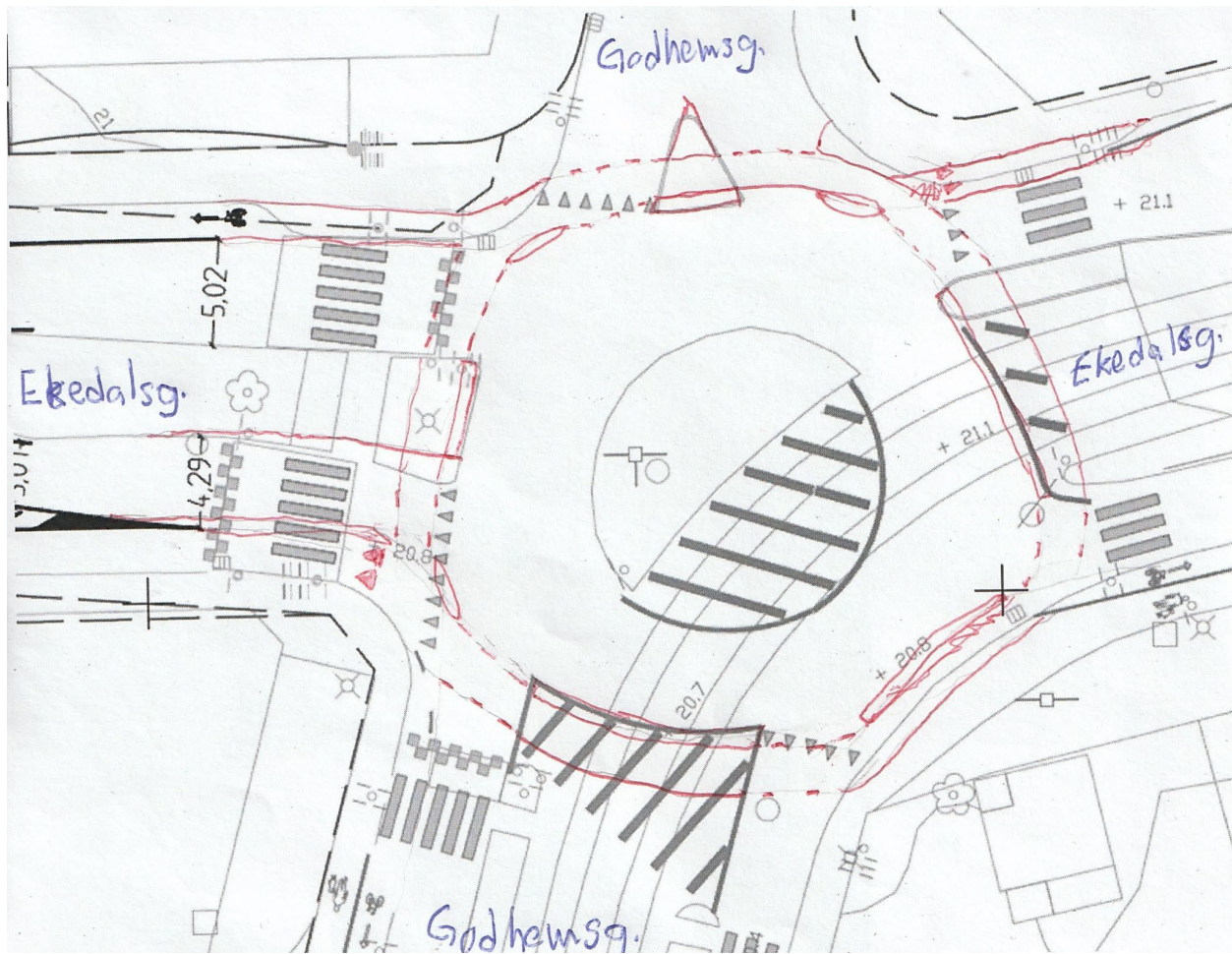
sydsidan men detta hindras av ett träd där och vi har fått signaler från förvaltningen att man ogärna flyttar träd av kostnadsskäl.

Ett tredje alternativ för norrsidan är en dragning av cykelbana norr om trädet genom nuvarande torgområde likt det förvaltningen tidigare föreslagit i karta 3 nedan. Men här är risken för konfliktpunkter med gångtrafik stor och vi ser helst att flanerade fotgängare på torgområdet skonas från genomgående cykeltrafik.

Separeringen till motortrafiken i körbanan sker genom refug eller kantsten. För att säkerställa att fotgängare uppmärksammar cykelbanan är det viktigt att den är mycket tydlig med exempelvis avvikande beläggning, pollare, refug eller nivåseparering. Separeringen mellan gående och cyklister borde vara genomgående utan avbrott, även vid konfliktpunkter. Cirkulationsplats Mariaplan är i behov av förbättringar som upphöjda cykelöverfarter och fysisk separering från motorfordon så att motorfordon inte ställer sig i cykelfältet. Men detta är utanför avgränsningen för vårt förslag.

Godhemsgatan

Vi föreslår att enkelriktade cykelbanor anläggs för att ansluta Ekedalsgatan till cirkulationsplats Godhemsgatan. Utrymmet för detta tas främst från den överdimensionerade refugen mellan körbanorna på Ekedalsgatan men även något från körbanor och trottoarer. Separeringen till motortrafiken sker i första hand genom refug med väntyta för gående vid övergångsställen och i andra hand med kantsten.



Karta 4: Cykelfrämjandets förslag till anslutningar mellan Ekedalsgatan och cirkulationsplats Godhemsgatan i rött. Ritad på stadsmiljöförvaltningens trafikförslag Slottsskogsgatan, Pilotområde cykel.

Då cirkulationsplats Godhemsgatan saknar cykelinfrastruktur innefattar vårt förslag även detta. Vi föreslår en cirkulationsplats med inspiration från Nederländerna och Göteborgs stads cirkulationsplatser för motortrafik. Den är enkelriktad för cykel med fysisk separering till motortrafiken bestående av nivåskillnad, refuger eller kantsten. I cirkulationsplatsens "hörn" kan refugerna mellan motortrafik och cykel behöva göras större än i vårt skissade förslag i karta 4. Korsningspunkterna med motortrafik utgörs av upphöjda cykelöverfarter. Separeringen mellan gående och cyklister är genomgående utan avbrott, även vid konfliktpunkter, där det är tydligt för gående att de korsar cykelbanan. Detta sker i vårt förslag med höjdskillnad eller kantsten. Markeringar i marken visar att cykeltrafik som ska in i cirkulationsplatsen har väjningsplikt mot cykeltrafik som är i cirkulationsplatsen. För att prioritera cykeltrafiken är det viktigt med minst lika bra svängradier för cykel som för motortrafik. För att genomföra förslaget kan det bli aktuellt att omdisponera mer utrymme från motortrafiken, speciellt om Göteborg stad vill lägga till ytterligare saker. Om det då visar sig att utrymmet inte räcker till för cirkulationsplats vill vi att en konventionell plankorsning anläggs istället för dåliga lösningar för cykeltrafik.

Potential framöver

Pilotområde Majorna och åtgärderna på Slottsskogsgatan är ett nytt arbetssätt som blottlagt brister i utformningen av konventionella cykelbanor och organisatoriska utmaningar.

Nytt arbetssätt kompletterar ordinarie planeringsförfarande

Slottsskogsgatans halvpermanenta cykelbanor innebär ett nytt pragmatiskt sätt att arbeta med omdisponering av befintligt gatuutrymme. Det har potential att bli riktigt bra och bidra till att Göteborg når sina cykelmål. Det följer till exempel Oslos och Paris framgångsrecept: Först omdisponera utrymmet från bil till cykel med snabba åtgärder i väntan på permanent ombyggnad av gatan. Vi vill att arbetssättet skalas upp och används på fler platser i staden.

Dock vill vi understryka att detta arbetssätt endast ska ses som kompletterande ordinarie planeringsförfarande och inte ersätter behovet av permanenta konventionella cykelbanor av hög kvalitet. Det ger staden en bredare verktygslåda i verkställandet av ambitionen att bli en cykelstad.

Förbättringspotential konventionella cykelbanor

Slottsskogsgatans halvpermanenta cykelbanor visar att det finns en förbättringspotential för konventionella cykelbanor och att högre kostnad inte garanterar kvalitet. Vi hoppas att förvaltningen tar inspiration från Slottsskogsgatan så att anläggandet av konventionella cykelbanor i hela staden uppnår högre kvalitet utan extra kostnader.

Förbättringspotentialen är tydligast gällande rak linjeföring och separering mot gående.

Gå till botten med organisatoriska utmaningar

Det är bra att politiken gav i uppdrag att testa nya lösningar. Detta ger möjlighet att komma förbi hinder som uppstår vid konventionell planering. Men att testa nya lösningar har blottlagt flera organisatoriska utmaningar på förvaltningen. De enkla cykelbanorna frångår permanenta utformningskrav i teknisk handbok och det har saknats en etablerad process för denna typ av snabba åtgärder. Detta i kombination med bristande acceptans och mod att testa nytt har lett till konflikter och långdragen förankring.⁹ Vi vill att de organisatoriska utmaningar som fortfarande kvarstår löses. Teknisk handbok bör innefatta enkla halvpermanenta cykelbanor.

⁹ SMN 2024-06-13 06. A Presentation från stadsbyggnadsförvaltningen gällande pilotområde för ökad verkställighet av cykelprogrammet

Checklista för cykelstråk

	Hela stråket	Stämmer Inte (1)	Stämmer till viss del (2)	Stämmer till stor del (3)	Stämmer Helt (4)
1	...ska vara sammanhållet start till mål och binda samman målpunkter		✓		
2	...ska gå gent (närmaste vägen), ha god orienterbarhet och kännas logiskt				✓
3	...ska vara utpekade och vägvisade	✓			
	Utmed sträckor				
4	...ska det vara tillräcklig bredd	✓			
5	...ska det inte vara för svängigt			✓	
6	...ska cyklande ha en egen yta		✓		
7	...ska beläggningen vara jämn	✓			
8	...med blandtrafik ska det vara få motorfordon och låga hastigheter			✓	
	I korsningar				
9	...ska stråket vara prioriterat på så sätt att korsande trafik ska väja	✓			
10	...ska väntetiderna vid trafikljus inte vara sämre än för bil				
11	...ska nivåskillnader som kantsten eller annat undvikas			✓	
12	...ska det inte vara för svängigt			✓	
13	...ska hastigheten på den korsande motortrafiken vara låg			✓	
	I övrigt				
14	...ska det vara fritt från hinder som bommar och stolpar		✓		
15	...ska goda parkeringsmöjligheter finnas vid målpunkter			✓	
16	...ska det vara tryggt		✓		
17	...ska stråket fungera dygnet runt och året om	✓			
18	...ska stråket gå i en behaglig cykelmiljö		✓		