

Fråga till TN gällande ombyggnad av Korsvägen

Kommunen har föreslagit en omdaning av Korsvägen enligt detaljplanen för Västlänken, daterad augusti 2017. Cykelfrämjandet är positivt till de förbättringar för kollektivtrafiken som föreslås, men anser att förslaget inte beaktar kraven på pendlingscykelnätet som ställs i stadens Cykelprogram. Biltrafiken begränsas kraftigt, vilket är i linje med trafikstrategin, men det har inte inneburit bättre villkor för cykling. Cykeltrafiken får visserligen bredare banor på flera ställen runt platsens periferi, men även kraftiga försämringar jämfört med idag. Det strider mot Göteborgs uttalade mål att tredubbla cykeltrafiken.

Cykelfrämjandet önskar därför svar från Trafiknämnden om föreslagen utformning för Korsvägen stämmer överens med kommunens målsättningar i Cykelprogrammet avseende pendelcykelstråk och målsättningar om ett ökat cyklande.

Cykelstråken

På Korsvägen möts fyra pendlingscykelstråk enligt stadens Cykelprogram: Mölndalsvägen, Örgrytevägen, Skånegatan och Södra Vägen. Korsvägen är en av Göteborgs viktigaste knutpunkter för cykeltrafik i Göteborg. Topografin och monumentala anläggningar gör att all cykeltrafik på dessa leder måste passera Korsvägen. Enda undantaget är den trafik på Örgrytevägen som (oftast redan idag) utnyttjar cykelbanan utmed Mölndalsån. Den möjligheten kan dock försvinna om mer bebyggelse tillkommer där.

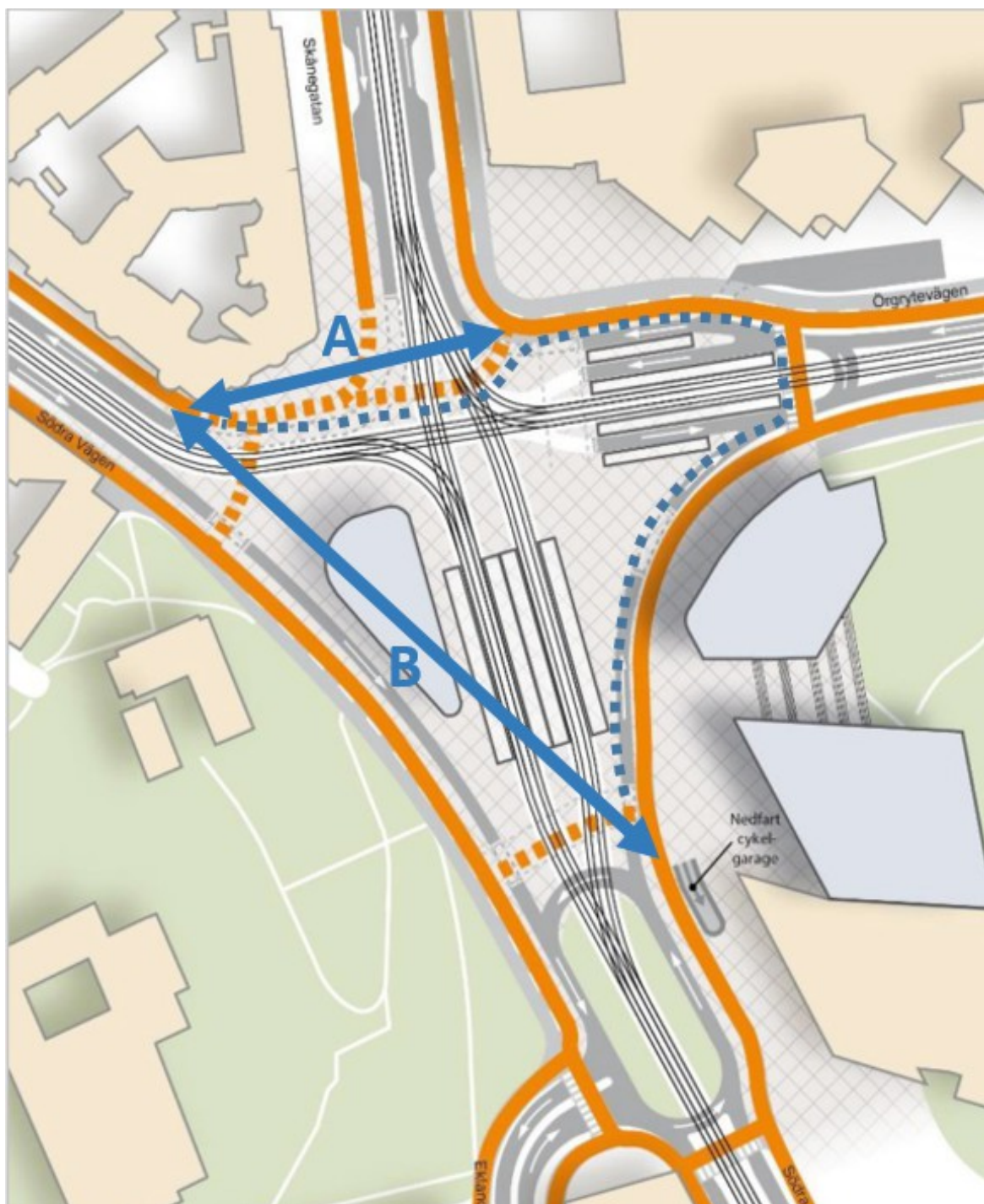
Problemen för cykeltrafik över nya Korsvägen

De främsta försämringarna för cyklister enligt planförslaget finns i de två mest trafikerade stråken: det mellan Mölndalsvägen och Södra vägen och det mellan Örgrytevägen och Södra vägen. Där försämras både orienterbarhet och genhet.

Trafiken från Örgryte förlorar inte bara pendlingscykelstatus utan faktiskt även cykelbanestatus helt och hållet över norra delen av Korsvägen, se pil A i bilden nedan.

Och än värre hanteras cykeltrafiken från Mölndalsvägen, se pil B nedan. Den leds i en stor omväg åt fel håll utan logisk orienterbarhet. Därefter leds de in på samma icke-cykelbana som örgrytecyklisterna. Den alternativa färdvägen i väst medför två sidbyten vilket ger dålig orienterbarhet och dålig framkomlighet.

Tillsammans med andra förändringsprojekt i staden, t ex Stenpiren, bidrar utformningen av Korsvägen till kumulativa försämringar för cyklister i staden som helhet. Det ger effekter som bristande hänsyn, regelefterlevnad och minskade förutsättningar till ett ökat cyklande.



De planerade cykelvägarna i orange enligt Korsvägsplanen på sid 56. Vi har lagt in blå pilar A och B för att markera de två viktigaste men samtidigt mest problematiska cykelflödena. Med en blå prickad linje visar vi vilken omväg cyklister mellan Mölndalsvägen och Södra Vägen är tänkta att ta.

Observera att Mölndalsvägen de facto bara har cykelbana på östra sidan, och att Södra Vägen bara har dubbelriktad cykelbana på norra sidan. Det är dessa banor som vår pil B vill knyta samman.

Detaljplanen beskriver på sid 57 att det finns möjlighet för cyklister att cykla tvärs över torget mellan de två hållplatslägena om det sker på de gåendes villkor. Vi tror att många cyklister från Mölndal skulle välja den vägen. Men vi tror också att det kommer att leda till många

konflikter med gående, speciellt i rusningstid. Det finns säkert många som tror att torgcyklisterna gör något förbjudet och skäller ut dem för det. Risken är att klagomål kommer att leda till att staket och förbudsskyltar kommer upp i efterhand, vilket skulle försvåra ytterligare för cyklisterna.

Vad som behövs

Korsvägen behöver ge cyklister i de viktigaste pendelcykelflödena värdiga och gena sätt att passera platsen, precis så som det beskrivs i cykelprogrammet och precis så som planen för Korsvägen redan gör med kollektivtrafiken. Det minskar behovet att cykla bland fotgängarna på torget.

Vi vill här påminna om att kommunens Cykelprogram anger följande funktionskrav för pendlingscykelnätet, sidan 37:

Framkomlighet och flyt: Minsta medelhastighet 20 km/h på en sträcka av 2 000 meter.

God orienterbarhet och hög igenkänning: Pendlingscykelnätet ska kännas igen och cyklisten ska veta riktningen mot de stora målpunkterna. Att följa cykelvägen på sträcka och i korsning ska vara enkelt även för den som cyklar där för första gången.

Genhet: Genhetsfaktor lägre än 1,25 mellan tyngdpunkter.

Utformningen måste vara så tydlig så att alla gående direkt ser var cyklisternas banor är och därmed har en möjlighet att ta hänsyn till dem. Det bör göras tydligt för såväl cyklister som gående var gående förväntas korsa cykelbanorna. Gående kommer att korsa även på andra ställen men då krävs en högre grad av uppmärksamhet och samspel med cyklisterna, vilket måste bli uppenbart.

Trafikstrategin och cykelprogrammet skriver att ”i punkter där flödet av fotgängare är högt och cykeltrafiken prioriteras ska till exempel planskilda lösningar prövas”. Det ger en fingervisning om hur viktiga Göteborg anser att pendlingscykelstråken är. Och pendlingscykelstråken genom Korsvägen är bland Göteborgs viktigaste.

Om lösningen ska bli bra vid vår pil A (Örgrytevägen-Södra Vägen) måste utformningen vara så tydlig så att det är uppenbart både för cyklister och gående var man cyklar. Att blanda stora mängder pendlingscyklister och gående till och från kollektivtrafiken med en diffus utformning skapar hinder och konflikter. Det är svårt för cyklister att samspela med gående där utformningen förmedlar att gående inte behöver delta i samspelet.

Vår pil B (Mölnsdalsvägen-Södra Vägen) anger fågelvägen för det andra av Korsvägens viktigaste cykelflöden. Med bara smärre justeringar av sträckningen borde den kunna bli en cykelbana med pendlingscykelstandard och med ett minimum av korsande körbanor. Förutom att cyklisterna får en betydligt genare och naturligare sträckning leds de väster om alla stora fotgängarströmmar mellan hållplatslägena, Svenska Mässan, Västlänkens uppgångar och Liseberg. Det skulle bli en avsevärd förbättring för både cyklister och gående jämfört med nuvarande plan.

Ta pendlingscykelstråken på större allvar

Pendlingscykelstråken utgör ett glest nät av huvudstråk som effektivt ska leda även långväga pendlare mellan viktiga punkter där man sedan kan ta av och göra sista delen av resan på cykelbanor av lägre rang, i blandtrafik och i gångfartsområden. Att behandla själva pendlingscykelbanan som gångfartsområde eller torg är ett fundamentalt fel som bryter mot Göteborgs uttalade vilja och som leder till att färre väljer att cykla. Det måste synas i planer och i verkligheten att Göteborg uppskattar cyklandet och vill göra cykeln till ett bra pendlingsalternativ. Det större perspektivet får inte smulas sönder.

Om staden menar allvar med sina ambitioner om ett ökat cyklande måste cykeltrafiken prioriteras i planeringen och inte med skohorn pressas in i färdiga lösningar för övriga trafikslag. Det leder till fragmentering, hinder och omvägar för en grupp som Göteborg vill ska öka kraftigt. För en hållbar utveckling av transporter i staden måste fler cykla, medan kollektivtrafiken främst finns för de längre resorna och de som inte kan cykla. Att ensidigt prioritera kollektivtrafiken på bekostnad av cykels möjligheter kommer att bidra till en ohållbar trafikutveckling för alla.

Cykelfrämjandet tror att planerarna kan hantera cyklisterna bättre, bara de får bättre direktiv som harmonierar med trafikstrategin och cykelprogrammet. Därför uppmuntrar vi att planen för Korsvägens omdaning justeras så att den blir bra för de två viktigaste pendlingscykelflödena. Det kan skapa bättre förutsättningar för cyklister, minska belastningen på kollektivtrafiken och bidra positivt både till stadsrummet, hälsan och miljön.

Med anledning av ovanstående undrar Cykelfrämjandet

- Anser trafiknämnden att detaljplanens utformning bidrar till cykelprogrammets intentioner för pendelcykelstråk?
- Kommer trafiknämnden att överge utformningen i illustrationen till detaljplanen och skapa ett trafikförslag som är bättre för cykeltrafiken, som bättre uppfyller målen enligt cykelprogrammet?

Cykelfrämjandets göteborgskrets i juni 2018 genom Karl Zander