



Cykelfrämjandet svarar Trafikkontoret om Korsvägen

Göteborg i juli 2018

Tack för ett snabbt och innehållsrikt svar!

Vi är överens om att Korsvägen kommer att befolkas av många gående och att de behöver bra ytor att vara och röra sig på. Vi ser ytan mellan hållplatslägena och stationshuset som den absolut viktigaste för de gående. Här kommer både de som ska byta i kollektivtrafiken och de som ska till eller från ett mål i närheten röra sig. Och de som byter kan ha bråttom utan en tanke på samspel med cyklar. Däremot tror vi att gåendes behov att ta sig mellan den trekantiga västra stationshuset och backen med Landeriet är minimalt. Den sidan av stationshuset kommer antagligen att upplevas som en öde baksida.

Det bästa är om vi kan hitta cykelvägar som är ur vägen för gående men samtidigt är så självklara, gena och orienterbara så att cyklisterna faktiskt också väljer dem.

Om samspel

Att välja väg är något som allt rörligt liv måste göra hela tiden. Det är i grunden en omedveten process även hos människan och det sker av vana och utan ansträngning. Vårt resurskrävande medvetande kallas främst in när oväntade problem eller lockelser dyker upp så att de olika möjligheterna måste "utredas". Därför är det bra om cyklister och gående spontant kan lockas till olika vägar. Det är t.ex. viktigt att en cykelbana ser ut att leda mot det mål som den faktiskt går till. Då blir den både gen och orienterbar. Det är också viktigt att det syns tydligt var banan går, så att cyklisterna automatiskt väljer den och så att gående förstår att här kommer det cyklister och att de faktiskt har rätt att komma här. Torgyta med många gående försvårar medvetenhet om cyklister och samspel med dem. Istället framkallar den överraskning och irritation. Det är inte konstigt, för en sådan miljö gör cykeltrafiken oväntad. Som gående kan man inte tänka på cyklar hela tiden. Det går inte ens om man verkligen vill. Men finns det riktigt tydliga leder kan man väcka samspel just där, mot att de gående sedan kan koppla av på hela resten av ytan. Och förekomsten av cyklister just där gör det ännu tydligare. Så fungerar även traditionell stad med tydlig skillnad mellan gata och trottoar och med (nästan) alla bilar bara på gatan.

Cykelflöden på Korsvägen idag

Trafikistan gjorde en mätning av hur cykeltrafiken går över Korsvägen under en timme en vacker vardagsmorgon i juni, se <http://trafikistan.se/korsvagens-cykelstrommar/>. Cyklister längs västra sidan ingår inte i mätningen då de passerade för långt bort från observationspunkten.



Totala observerade cykelflödet genom Korsvägen var 914 per timme. Hur många av dem kommer att cykla på den planerade sträckan A, eller kombinera A med en improviserad genväg över torget?

Alla cyklister i det dominerande flödet, det mellan Örgrytevägen och Södra Vägen, cyklar förstås via A. Här uppmättes 343 cyklister per timme. Mellan Mölndalsvägen och Södra Vägen uppmättes 185 cyklister per timme. Det är möjligt att vissa av dem kommer att ta sig till västra cykelbanan närmast Landeriet och sedan tillbaka till Södra Vägens nordöstra sida, men det är en onaturlig väg med mycket korsande som konkurrerar med två genare alternativ med färre korsanden. Detta beskrivs närmare i ett eget avsnitt nedan. Hur som

helst kommer cyklister från Mölndal att öka belastningen på cykelstråk A, och en del gör det genom att ta sig tvärs igenom fotgängarströmmarna mellan de två hållplatslägena.

Göteborgs ambition om tredubblad cykling innebär att belastningen av stråk A kan komma att öka kraftigt, åtminstone om man inte stryker cykelintresset i stan genom att göra det svårt, långsamt och konfliktfyllt för dem i deras viktigaste stråk.

Cykelstråk A: Örgrytevägen – Södra Vägen

Eftersom detta ser ut att vara Korsvägens dominerande cykelstråk, är det mycket viktigt att utformningen blir bra här. Två saker behövs:

1. Cykelbana A måste vara riktigt tydlig så att cyklister håller sig till den och lämnar gående i fred på övriga ytor, och så att gående blir uppmärksamma och bredda till samspel just där.
2. De cyklister som kommer från Mölndal och ska in mot centrum bör lockas att ta en annan väg så att de inte behöver spä på cykelstråk A. Mer om det i nästa avsnitt.

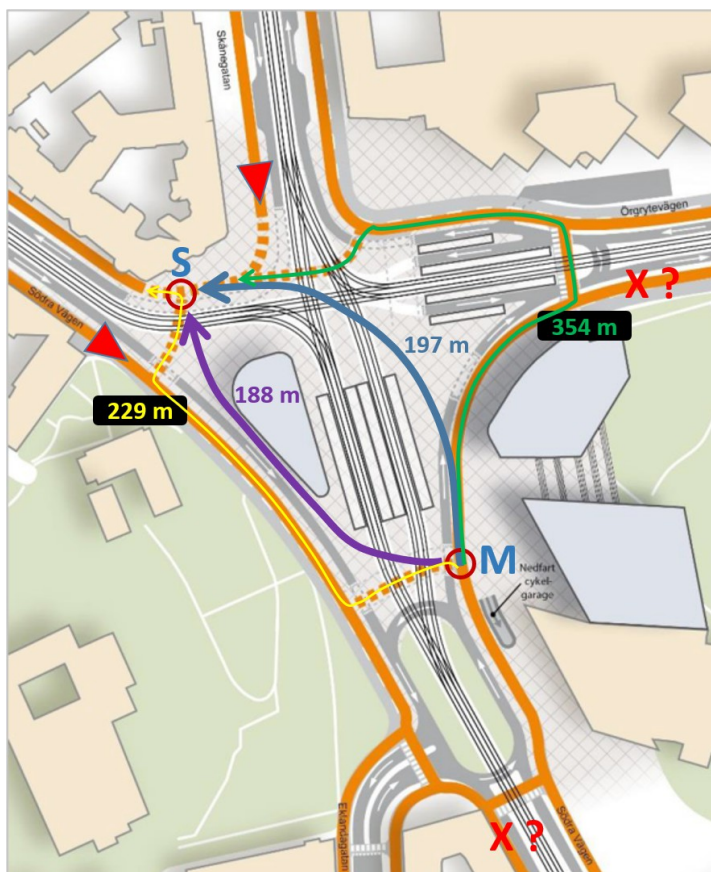
Skrivningen i detaljplanen för Västlänken har oroat oss mycket då vi tolkar den som att stråk A ska bli otydligt och uppmuntra till aningslöshet bland gående. Därför är det en stor lättnad att ni skriver:

-Projektet kommer framgent att arbeta med just gestaltungsfrågorna av markytan. Precis som ni skriver måste denna bli tydlig. Vi vill separera fotgängare från cyklister och gör därför dedikerade cykelbanor.

Vi hoppas därför att lösningen blir som ni beskriver snarare än som vi har tolkat detaljplanen. Veldig många cyklister och gående skulle vara hjälpta av det. Vi ser det som den allra viktigaste åtgärden för att få Korsvägen att fungera bra för både gående och cyklister.

Cykelstråk B: Mölndalsvägen – Södra Vägen

För cyklister från Mölndalsvägen som ska in mot centrum ser vi fyra alternativ. De är inritade på kartan nedan med var sin färg – gul, lila, blå och grön. Vid varje väg anges hur lång den är, mätt från ring M (Mölndalsvägen) till ring S (Södra Vägen).



Röda trianglar markerar de cykelbanor som åtminstone idag är enkelriktade och alltså inget alternativ för trafik åt andra hållet. Och "X?" markerar två banor som inte finns idag och som vi inte tror att det finns utrymme för i framtiden heller. Dessa begränsningar är viktiga att ha med i flödesbedömningarna.

Gul och grön väg är helt enligt detaljplanen. Blå och lila väg är de två genvägarna som vi tror att många kommer att välja istället. Hur cyklister väljer väg beror på flera faktorer. De viktigaste är nog:

- Hur naturligt man leds in på dem
- Hur rakt på mål de är riktade
- Hur långa de är
- Hur många filer de korsar

Ett spårvagnsspår räknas lämpligen som en korsande fil eftersom det motsvarar en bussfil.

Genhet och orienterbarhet är två egenskaper som nämns i Cykelprogrammets krav på pendlingscykelnätet. Från Mölndal leds man naturligtast in på blå och grön väg. Blå och lila väg är riktade mest rakt på mål. Lila väg är kortast och blå näst kortast. Lila väg korsar bara 6 filer, blå korsar 7, gul korsar 8 och grön korsar 9 filer.

Vi tror att blå och lila väg kommer att bli de mest använda, och det vore en stor fördel om cyklister föredrog lila framför blå, eftersom det undviker hela det fotgängarintensiva området och utnyttjar yta där vi tror att ytterst få fotgängare kommer att vilja gå eller vistas. Varför inte göra den till en riktig cykelbana?

Bilaga

Trafikkontorets svar till Cykelfrämjandes göteborgskrets angående ombyggnad av Korsvägen följer nedan.

Datum: 29 juni 2018 11:30:01 CEST

Till: <karl....@cykelframjandet.se>

Ämne: Svar på Fråga till Trafiknämnden och Trafikkontoret gällande ombyggnad av Korsvägen

Svar till Cykelfrämjandet genom Karl Zander

Tack för era synpunkter. Jag är projektledare för Korsvägen på Trafikkontoret och kan därför svara för hur vi resonerade när vi har tog fram lösningen för Korsvägen. Däremot så kan jag inte svara för vad trafiknämnden kommer att göra.

Trafikförslaget togs fram som en del av detaljplanearbetet för Korsvägen. Detaljplanen har varit ute på både samråd och granskning. De synpunkter som då kom in från trafiknämnden, bland annat, har behandlats enligt rutin. Så när ni frågar om trafiknämnden kommer överge utformningen som visas i detaljplanen så hänvisar jag till de två yttranden som trafiknämnden har lämnat på detaljplanen. I dessa två yttranden så finns det inget som tyder på att man kommer överge trafikförslaget. Däremot så har man i yttrande ställt frågor kring just genheten för cyklister och detta har projektet svarat på.

Jag förstår era synpunkter, och visst hade det varit önskvärt att få till helt gena cykelstråk. Men Korsvägen är redan i dag en intensiv knutpunkt, och nu tillkommer Västlänken. Det innebär ännu fler resenärer och det krävs yta för två uppgångar från stationen. Man ska även ha i åtanke att Korsvägen är omgärdad av stadsutvecklingsprojekt, och stora verksamheter som också vill expandera. I framtiden finns det kanske flera ny och stora målpunkter som platsen måste ta höjd för. Så det är en ”kamp” om ytorna, och därmed är det en lösning som bygger på kompromisser, där jag skulle våga påstå att inget trafikslags önskemål är helt tillgodosedda. Gena cykelstråk rakt över Korsvägen skulle innebära att fotgängarna hade fått rör sig på ett annat sätt, vilket skulle göra knutpunkten mindre attraktiv ur ett resenärsperspektiv. Detta blir en plats i framtiden som ingen kommer att färdas snabbt genom, varken bil, kollektivtrafik, eller cyklister. Alla kommer att behöva sakta ner och det bygger på ett samspel. Utifrån det så anser jag att vi landat i en lösning som kan svara mot de krav som ställs på en stor knutpunkt som är i en del av innerstaden.

Jag ska nu försöka bevara några av era frågor specifikt:

-Pil B: Här ges cyklisten en valmöjlighet precis som ni påpekar, att antingen cyklar motsols eller medsols runt Korsvägen för att ta sig norrut på Södravägen. Vilket alternativ som visar sig bli det mest attraktiva kan man ju fundera på. Jag skulle gissa på alternativet medsols.

Däremot så förstår jag inte vilka smärre justeringar av sträckningen det är som ni föreslår som skulle göra kopplingen genare. På något sätt måste cyklisterna runt Västtrafiks byggnad (triangelformad byggnad på ”västra” torget) som även är en entré till Västlänken.

Det är en byggnad som kommer ha entréer åt alla håll så att leda cyklisterna närmare runt den byggnaden ser jag inte som en framkomlig väg. Om jag nu har tolkat ert förslag rätt.

-Planskilda lösningar blir svårt i vissa riktningar då det finns en tunnel under Korsvägen. Dock håller trafiklösningen och detaljplanen öppet för en eventuell gångförbindelse under mark från hörnet Skånegatan/Örgrytevägen och till stationer Korsvägens mellanplan. En sådan skulle underlätta även för cyklister som passerar på Örgrytevägens norra sida, då det blir färre fotgängare på ytan som korsar cykelbanan.

-Projektet kommer framgent att arbeta med just gestaltungsfrågorna av markytan. Precis som ni skriver måste denna bli tydlig. Vi vill separera fotgängare från cyklister och gör därför dedikerade cykelbanor. Vi kommer att arbeta bland annat med placering av grönska för att separera, men även i markutförning.

En positiv sak för cyklister är att det blir ett riktigt bra cykelparkeringsgarage på mellanplan i station Korsvägen.

Med vänliga hälsningar

Projektledare Korsvägen