

TN-information

Utfärdat 2020-08-24

Diarienummer 8870/19

Handläggare

Johan Landgren/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon:031-368 24 60

E-post: johan.landgren@trafikkontoret.goteborg.se

Information om utformning och gestaltning av cykelvägar på Korsvägen

Bakgrund

Under våren 2020 har det tydliggjorts för projektet att cykelfrågorna kring Knutpunkt Korsvägen behöver belysas ytterligare. Det underlag som nått projektet och som här kommer att besvaras är två länkar och en fråga.

Länkar

Länkarna innehåller mer generell text och resonemang. Projektet har läst innehållet på länkarna och presenterar nedan sin tolkning av frågorna samt också svar på dessa.

Länk från cykelfrämjandet

<https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2018/06/fraga-till-tn-gallande-ombyggnad-av-korsvagen.pdf>

Här finns två konkreta frågor

Fråga 1: Anser trafiknämnden att detaljplanens utformning bidrar till cykelprogrammets intentioner.

Svar: I trafikkontorets underlag till Detaljplanen finns tre strategiska dokument som anger inriktningen för hur Göteborg ska bli en stad som erbjuder enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad. De tre strategierna är:

- ”Strategi för utbyggnadsplanering” – Denna godkändes i byggnadsnämnden 11 februari 2014
- ”Trafikstrategi för en nära storstad” – Denna beslutades i trafiknämnden 6 februari 2014
- ”Grönstrategin för en tät och grön stad” – Denna blev antagen i park och natur nämnden 10 februari 2014.

”Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025” är ett dokument som är framtaget som en vidareutveckling av trafikstrategin. Denna antogs av trafiknämnden 2015-03-06.

De två dokument som kontoret tagit fram som en del i detaljplanen för Korsvägen är ”Trafikutredning del 1” och ”Trafikutredning del 2”, där del 1 är själva trafikförslaget och del 2 är de trafikanalyser som genomförts på förslaget.

Kortfattat visar Trafikutredning 1 och 2 att biltrafiken på platsen minskar med ca 35% med de lösningar som föreslås. Denna minskning görs till förmån för övriga trafikslag så som kollektivtrafik, gång och cykel. Vidare utrustas nya Korsvägen med 4 meter breda dubbelriktade cykelbanor i östra och västra utkanten av planområdet. Dessa båda åtgärder tillsammans gör att framkomligheten för cykel ökar.

Vid två fall diskuteras avsteg från cykelplanen i trafikförslaget. Det första är den upphöjda ytan utanför östra uppgången, vilket behövs för att tydliggöra att gångare och cyklister prioriteras lika på denna yta. Syftet är att inte hindra gångflöden mellan de två uppgångarna från västlänken och till spårvagnshållplatserna.

Det andra är den förskjutna hållplatsen i Örgrytevägen vilken ger en omväg för cyklisterna. Här är alternativet att förskjuta hållplatsen ytterligare och förlägga cykelöverfarten innan spårvagnshållplatsen. Detta skulle dock innebära mer konflikter med gående samt också en ökad risk i spårvägs korsningen på centrala korsvägen.

Bedömningen är att omvägen kommer att upplevas som en rimlig eftergift i rusningstid, då bytestriangeln är full av resenärer.



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.

Figur 1. Bild med text från <https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2018/06/fraga-till-tn-gallande-ombyggnad-av-korsvagen.pdf> Trafikkontoret har lagt till de röda pilarna

Gällande Pil A som illustreras ovan av cykelfrämjandet så finns den kopplingen kvar. Dock kommer den att landa i en yta avsedd för både trafik och cyklister väster om spåret. Eftersom biltrafik från Skånegatan mot Södra vägen inte finns kvar i den framtida lösningen består denna trafik till största del av närboende i kvarteret norr om korsvägen samt leveranstrafik till området. Ytterligare utformning av denna lösning kommer att ske i detaljprojekteringen.

Gällande Pil B ovan så blir förändringen mot dagens lösning väldigt liten förutsatt att de röda pilarna följs. Trafikförslaget anger att det ska vara dubbelriktade cykelbanor på bägge sidor om centrala korsvägen.

Baserat på ovanstående anser projektet att cykelprogrammet efterlevts i den utsträckning som är möjlig på den komplexa plats som Korsvägen är.

Fråga 2: Kommer trafiknämnden att överge utformningen i illustrationen till detaljplanen och skapa ett trafikförslag som är bättre för cykeltrafiken, som bättre uppfyller målen för cykelprogrammet?

Svar: Här kan kontoret inte komma med något svar, dock så vill vi från projektets sida påtala konsekvenserna av helt ta om trafikförslaget.

Tidskonsekvenser

Om trafikförslaget rivs upp så kommer stora resurser behöva läggas på att ta fram ett nytt trafikförslag. Risken finns att hela detaljplanen måste tas om och då riskerar vi en stor försening i hela korsvägen projektet.

Konsekvenser på förändringar inom detaljplanens trafikförslag

Om trafikförslaget ska förändras inom befintlig detaljplan innebär det att många andra delar i förslaget kan behöva strykas och att gestaltningen helt behöver arbetas om. Det förslag som nu ligger är anpassat för att ledningar, spårväg, kontaktledningar, träd mm ska få plats på ytan. En förändring av någon av parametrarna innebär att andra delar behöver förändras.

Länk från trafikistan.se

<http://trafikistan.se/korsvagens-roda-strak/>

Denna länk innehåller ett resonemang rörande gestaltningen på korsvägen relativt gestaltningen i övriga staden. Frågan handlar om igenkänning i gestaltningen och att man på vissa andra ställen i staden använder röd granit mot grå bakgrund för att särskilja gångtrafik och cykeltrafik. Detta skapar då en igenkänning och det bryts på korsvägen då det är tänkt att gående ska hålla sig till de röda stråken på korsvägen.

Svar: Gestaltningen på korsvägen skiljer sig från omgivande gestaltning och det blir därför uppenbart för cyklisten var man ska cykla och inte. De röda stråken går över centrala delen på korsvägen och hämtar upp flödet perifert vid anslutande gångbanor. Om cyklisten väljer att följa den röda markeringen tvingas denne att avvika kraftigt från den cykelbana man färdas på. Detta bör vara en tydlig signal till cyklisten om att den röda markeringen inte är avsedd för cyklister.

Där är det gestaltningsprogrammet som togs fram 2017 som ligger till grund för förslaget med stråken. Det har varit tydligt att man från stadens och VP:s sida är nöjda med det gestaltningsprogrammet och man har därför valt att inte utlysa någon arkitektävling. Mot den bakgrunden så tror projektet att det också är svårt att förändra den färgen. Möjligtvis kan man ställa frågan till arkitekturrådet där man från TK, SBK PoNF och ev FK ger en samlad syn i gestaltningsfrågor.

Övrig fråga

I en visionsbild på nya Korsvägen (Stadsutveckling Göteborg) finns det träd placerade i kvartersändan mellan Södra Vägen och Skånegatan.

Där passerar ett av Göteborgs viktigaste pendlingscykelstråk. Hur skulle det vara tänkt funka med gående och cyklister?

Svar: På Korsvägen är det trångt om plats i alla led. Ledningarna under marken har samlats i stråk eftersom de inte får plats mellan tunneltaket och ny befintlig markyta. Dessa ledningsstråk har samlats framförallt för att möjliggöra yta för trädplantering, kontaktledningsstolpar och andra detaljer som behöver djupare förankring så som påkörningsskydd. Vidare är det ur drift och underhålls perspektiv inte önskvärt att placera ledningar under spårväg efter som ingrepp i ledningarna då innebär att spårvägen behöver stoppas med alla de följder det får. En av de ytor som är kvar för trädplantering är den yta som nämns i fråga ovan. Här handlar inte om att flytta om trädet utan om att helt ta bort det. Den plats som nämns ovan är en av de svårare att lösa och där behöver vi komma in i detaljprojekteringen för att optimera lösningen.

Christer Niland

Avdelningschef

Kristina Lindfors

Trafikdirektör