



Trimning av cykeltrafik på framtidens Korsvägen

Cykelfrämjandet har tagit del av [Trafik PM Lisebergslänken 2021-02-11](#). En justering av framtidens spårväg på Korsvägen enligt förslaget vore ett tillfälle att trimma även framtidens cykeltrafik på platsen.

Det förväntas stora flöden av gående och cyklister på Korsvägen, vilket gör utformningen viktig. Den år 2017 föreslagna trafiklösningen är inte tillräckligt intuitiv för gående och cyklister, vilket kan leda till onödig irritation när dessa kommer i vägen för varandra. Cykelfrämjandet ser tre svagheter på det planerade framtida Korsvägen:

1. Den borttagna cykelbanan i nordväst
2. Omvägen in på Örgrytevägen för de som cyklar från Mölndalsvägen till Södra vägen
3. Röda gångbanor som ser ut som cykelbanor

Den borttagna cykelbanan i nordväst

Vår önskan är en cykelbana genom ytan i nordväst, väl separerad från gångtrafik, i enlighet med kraven på pendlingscykelbana enligt stadens Cykelprogram. Detta är en av stans viktigaste pendlingscykelstråk, och en sammanhängande cykelbana bör därför prioriteras högre än lokal biltrafik och träd. Om cykelbanan trots detta tas bort, kan cykeltrafiken på den här korta sträckan dela körbana med mycket begränsad biltrafik. Det bör då tydligt framgå att motortrafiken är gäst på cyklisters villkor. Det är också viktigt att banans utformning tydliggör att den är avsedd för fordonstrafik, och att gående uppfattar att samma krav på ömsesidig uppmärksamhet och samspel gäller som på en cykelbana eller körbana. Banans utformning bör uppmuntra cyklister att hålla sig där, och inte oroa gående och vistande på intilliggande ytor. Vi önskar att man anstränger sig för att uppnå det, och vi vill gärna få en möjlighet att se ett förslag och kunna påverka det innan det tåget har gått. En möjlighet vore att utforma och skylta banan som Cykelgata (vägmärke E33).

Omväg Örgrytevägen och röda gångbanor

Den föreslagna färdvägen för cyklister som ska söderut från Södra vägen till Mölndalsvägen är bra, men den omvända riktningen blir krånglig. Cyklister från Mölndalsvägen som enligt planen följer den östra perifera cykelbanan fast de ska till Södra vägen, kommer att se hur de mer och mer leds bort från önskad riktning. Då blir de betydligt genare röda gångbanorna lockande, eftersom de "går över centrala delen på Korsvägen och hämtar upp flödet perifert" (cit. [Trafikkontoret 2020-08-24](#) sidan 4). Och eftersom de är röda kommer de att tolkas mer som genvägar som faktiskt är avsedda för cyklister än om de haft annan färg. Detta eftersom röd asfalt ofta används till cykelbanor, exempelvis på cykelöverfarter. Vi befärrar att även om övrig gestaltning gör det uppenbart i de centrala delarna av torget att de röda banorna inte är cykelbanor, så syns inte detta i den punkt där cyklisten väljer väg.

Den norrgående färdvägen väster om stationshuset är också krånglig, då den medför två sidbyten,

fyra tvära svängar och vänstertrafik relativt biltrafiken.

Möjlighet till trimning



Föreslagna cykelbanor i blått med mjuk linjeföring och bra orienterbarhet

Om Korsvägen justeras för en spårlänk mellan Mölndalsvägen och Örgrytevägen så är det en möjlighet att justera även planen för gång och cykel. En sådan spårlänk innebär att hållplatsen på Örgrytevägen flyttas något österut, varpå cyklister som ska ta sig över Örgrytevägen öster om hållplatsläget får en ännu längre och märkligare omväg.

Om cyklister kan ledas rakt norrut mellan de mer separerade hållplatslägena vore detta ett bra alternativ för cykling under lågtrafik, när det är få konflikter med gående och kollektivtrafik. Det skulle ge genare väg, bättre orienterbarhet och minska impulsen att följa gångstråken.

Övriga tider behövs en gen och orienterbar väg, utanför hållplatsområdet och med färre konflikter, för cyklister på väg norrut från Mölndalsvägen till Södra vägen. Det kan ordnas med en cykelbana i en genare sträckning, väster om alla Korsvägens hållplatslägen och stationshus, längs västra stationshusets västra kant. För bra separation mellan gående och cyklister bör en västlig entré på

västra stationshuset undvikas. Det finns ändå inga färdmål där. Entréer i andra väderstreck påverkar inte cykeltrafiken. Denna möjlighet ger flera fördelar jämfört med liggande förslag:

- Gående störs inte av cyklister på väg norrut från Mölndalsvägen till Södra vägen som genar mellan hållplatslägena.
- Nämnda cyklister får en kortare och rimligare färdväg, jämfört med omvägen via Örgrytevägen.
- Nämnda cyklister slipper två korsningar med biltrafik, jämfört med norrgående färdväg väster om stationshuset.
- Nämnda cyklister slipper vänstertrafik (relativt södergående biltrafik på västra sidan av stationshuset).

Med tanke på stora flöden av gång- och cykeltrafik är det viktigt att cykelbanorna får mjuk och tydlig linjeföring med bra orienterbarhet och god separation från gångtrafik. Cykelbanorna bör inte ha tvära svängar eftersom dessa utgör en olägenhet för cyklister. Tvära svängar inför korsningar gör också att andra trafikanter uppfattar att cyklister "plötsligt kastar sig ut i körbanan".

Cykelfrämjandet vill att gående lämnas i fred på platsens centrala delar genom att minska cyklisters anledning att gena där. Bägge trafikslagen tjänar på det.

Länkar:

[Trafik PM Lisebergslänken. Trafiknämnden 2021-02-11](#)

[Information om utformning och gestaltning av cykelvägar på Korsvägen. Trafikkontoret 2020-08-24](#)

[Cykelfrämjandets tidigare inlägg om Korsvägen](#)

*Cykelfrämjandets göteborgskrets i april 2021
genom Erik Sandblom*