



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



PM Trafik del 1 – Trafikförslag för Korsvägen

Bilaga till Detaljplan för Västlänken Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Johanneberg och Lorensberg i Göteborg, granskningshandling

Dnr: 2258/12

2017-03-27

PM Trafik del 1 – Trafikförslag för Korsvägen

Granskningshandling

Dnr: 2258/12

Medverkande:



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare:

Trafikkontoret Göteborgs Stad
Box 2403
403 16 GÖTEBORG
Växel 031-368 00 00

Kontaktperson:

Lina Gudmundsson, projektledare



Konsult:

Lerga AB
Tel 0725 898147
lergatrafik@gmail.com

Uppdragsansvarig:

Raja Ilijason

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Projektmål Västsvenska paketet	6
2.2	Samhällspåverkande faktorer	7
2.2.1	Stadskaraktär	7
2.2.2	Trafiksystem	7
2.2.3	Tillgänglighet och framkomlighet	8
2.2.4	Trafiksäkerhet.....	11
3	Trafikförslag.....	12
3.1	Översiktlig beskrivning	12
3.1.1	Ytor för gående och vistelse	14
3.1.2	Cykeltrafik.....	18
3.1.3	Kollektivtrafik	22
3.1.4	Biltrafik inklusive nyttotrafik	25
4	Avfärdade alternativ.....	29
4.1	Cykelfartsgator	29
4.2	Trafiksignaler.....	29
4.3	Spår mellan Örgrytevägen och Södra Vägen söderut	29
5	Övriga frågor.....	30

1 Bakgrund och syfte

Denna rapport utgör bilaga till granskningshandlingen för detaljplan Station Korsvägen. Rapporten syftar till att ge en bild av hur den nya trafiksituationen på Korsvägen kommer att se ut och fungera, samt vilka konsekvenserna blir för trafikanterna. Då avses situationen efter färdigställandet av såväl tågtunnel som lösning uppe på markytan, vilket enligt nu gällande tidplan blir först runt 2024. För biltrafikens del redovisas även systemeffekterna på större avstånd från Korsvägen. Detta görs framförallt i bilagan *PM Trafik del 2 – Systemanalyser och kapacitetsberäkningar för Korsvägen 2017-03-27*.

Bakgrunden till den aktuella detaljplanen för Korsvägen är att Västlänkens tågtunnel planeras för tre underjordiska stationslägen inne i Göteborg, varav Korsvägen är en. Trafikverket ansvarar för att bygga själva tunneln, medan kommunen ansvarar för återställandet av ytorna ovan mark.

Utgångspunkten för trafikförslaget är ”Trafikstrategi för en nära storstad” som togs av trafiknämnden i början av 2014. Denna strategi ger stor påverkan på utformning av trafiksystemet och gaturummen i Göteborg. Strategin beskriver hur en kommande stark förtätning av staden ställer krav på nya resvanor, vilket i sin tur kräver ett förändrat trafiksystem. Planeringen och utformningen av trafik- och stadsmiljöerna behöver i högre utsträckning inriktas mot att minska bilberoendet och på att betydligt fler istället ska kunna lösa sitt vardagsresande till fots, med cykel och med kollektivtrafiken. Man talar om en ”viljestyrd” planering, vilket starkt har påverkat den nya lösningen för Korsvägen.

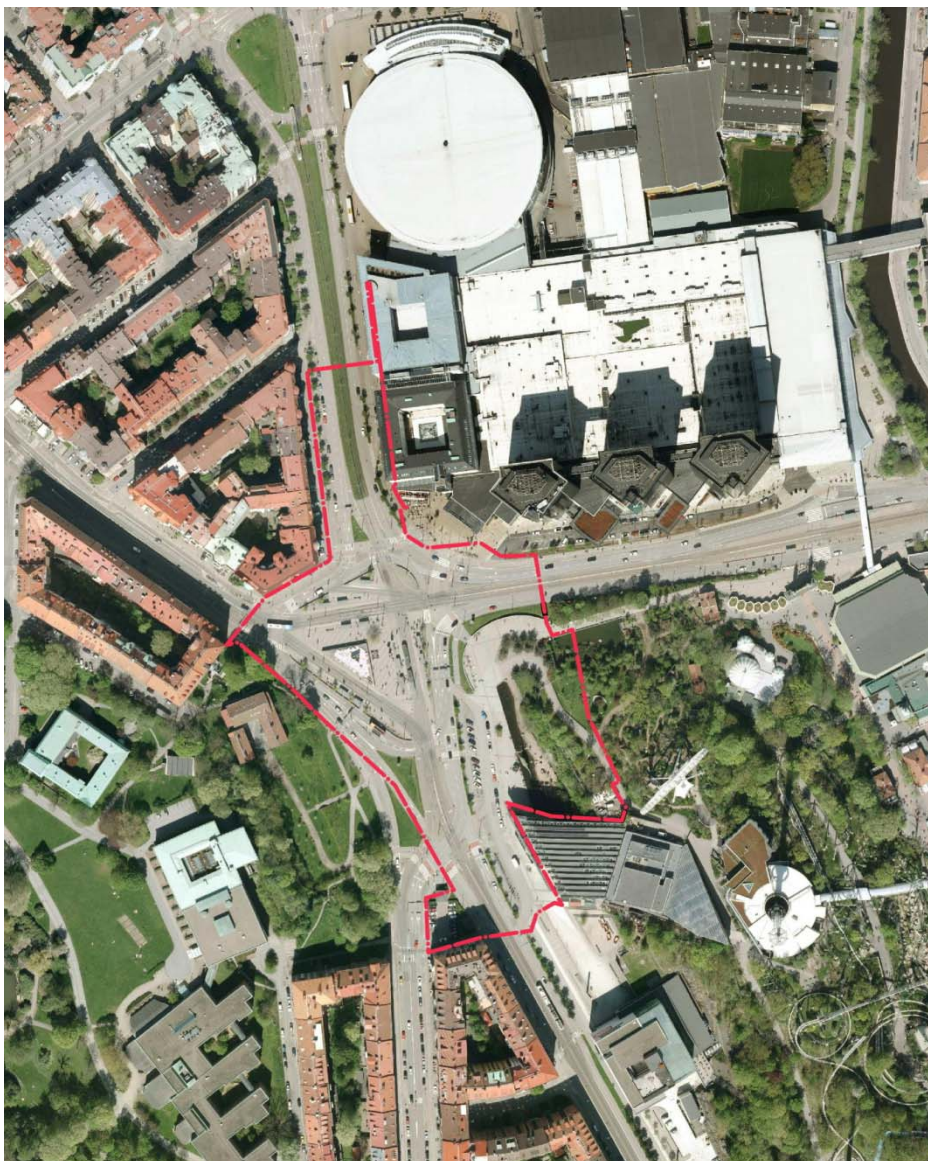
Korsvägen har idag en viktig fördelande roll för trafiken. Platsens utformning och dragningskraft för olika trafikantkategorier ger effekter på trafik- och stadsförhållandena på stora avstånd. Korsvägen är på många sätt en regulator i fråga om möjligheterna att åstadkomma ett tätare och attraktivare Göteborg, ett rikare stadsliv och större hållbarhet i resandet. Den nya lösningen för Korsvägen har därför utformats för att ge ett betydande bidrag till målsättningarna i trafikstrategin.

Under vintern 2015 togs ett för Korsvägen viktigt politiskt beslut av trafiknämnden och senare också av kommunstyrelsen. Där slog man fast att Korsvägen skulle utformas för att alla trafikslagen skulle förläggas på markytan. För att säkerställa möjligheterna till en positiv stadsförnyelse och bra villkor för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer, konstateras också i beslutet att biltrafiken behöver begränsas i Korsvägen.

2 Förutsättningar

Korsvägen är en av Göteborgs stora entrépunkter och är tidvis hårt belastad av omfattande såväl bil- och kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik. De stora målpunkterna som finns i närområdet (Svenska mässan, Liseberg, Världskulturmuseet, Universeum, Scandinavium, Valhalla sporthallar och Valhallabadet) drar till sig sammanlagt ca 6 miljoner besökare per år. Kraven på tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer och passerande gång- och cykeltrafik är redan idag stora och kommer att öka i takt med att bilberoendet ska minska.

Planområdet sträcker sig från och med korsningen Södra Vägen-Eklandagatan i söder, en bit upp mot korsningen Skånegatan-Burgårdsgatan i norr, samt mellan Korsvägens anslutningar till Örgrytevägen i öster och Södra Vägen i väster.



Figur 1. Korsvägenområdet med plangräns markerad i rött (Källa: Göteborgs stad)

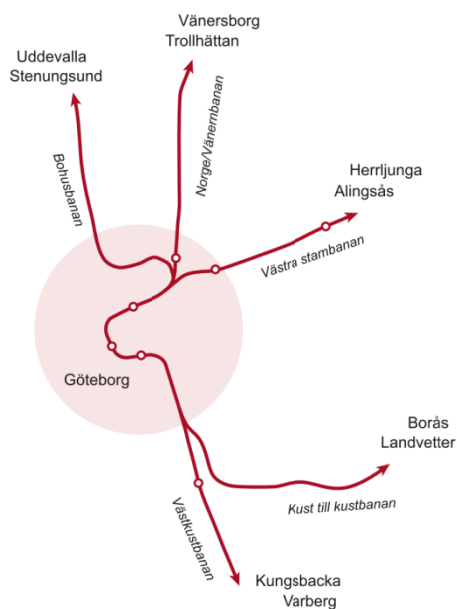
2.1 Projekt mål Västsvenska paketet

Göteborgs Stad är inne i en intensiv fas för en utbyggd kollektivtrafik med flera stora pågående och kommande projekt.

Västlänken ingår i Västsvenska paketet och är i dagsläget den enskilt största infrastruktursatsningen i Göteborgs Stad. Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och västsverige underlättas. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som möjliggör genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal. Genom att pendeltåg och regionaltåg inte behöver angöra säckstationen vid Göteborgs Centralstation kan tågtrafiken effektiviseras. Pendeltågssystemen knyts ihop till ett genomgående tågssystem med nya stationer vid Göteborgs Centralstation, Haga och Korsvägen. Detta gör att fler områden i Göteborg kan nå direkt, utan byten.

Västsvenska paketet är ett samarbetsprojekt för att främja tillväxt samt ett mer hållbart transportsystem i västsverige. Samarbetspartners är Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Region Halland, Västtrafik samt Trafikverket.

De övergripande målen för Västsvenska paketet har formulerats gemensamt av de samverkande parterna. Målen tar sin utgångspunkt i både regionala och kommunala politiska församlingar, samt i de av riksdagen beslutade nationella transportpolitiska målen.



Figur 2. Västlänkens koppling till regionen. (Källa WSP)



Figur 3. Orienteringsbild över centrala Göteborg och stationerna Centralen, Haga samt Korsvägen. Röd markering visar läget för station Korsvägen. (Källa WSP)

2.2 Samhällspåverkande faktorer

2.2.1 Stadskaraktär

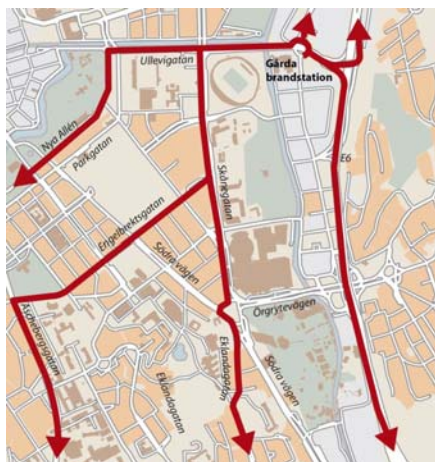
Södra Vägen fanns redan på 1600-talet och platsen blev en korsväg då Örgrytevägen drogs fram på 1700-talet. Området har alltså utgjort en korsningspunkt i flera hundra år och vägsträckningarna är i stort sett desamma idag som de var då. Korsvägens centrala del är kilformad, en form som befästes i 1866 års stadsplan. Denna triangelform har kommit att bli karaktäristisk för platsen, snarare än det kors som ursprungligen markerades av vägarna som möttes. Spårväg har gått genom platsen sedan år 1882.

2.2.2 Trafiksystem

I Korsvägen sammanstrålar Södra Vägen (n) – Skånegatan – Örgrytevägen – Södra Vägen (s) och Eklandagatan. I samtliga gator rör sig kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt biltrafik. Korsvägen idag fungerar som en stor cirkulationsplats för biltrafik, medan kollektivtrafiken går rakt genom torgytan. All fordonstrafik utom farlig godstrafik är tillåten. Korsningen Eklandagatan – Södra Vägen (s) är signalreglerad. I övrigt gäller gängse regler om företräde för fotgängare på markerade platser och företräde för spårvagnstrafiken.

Korsvägens roll och identitet i Göteborg är idag framför allt som en av stadens främsta trafiknoder. Människor passerar eller väntar i samband med byte av trafikslag eller linje. Platsens karaktär präglas av att trafiken rör sig i ständiga strömmar i flera olika riktningar.

Vägvisningsmålen är många i Korsvägen, vilket ytterligare markerar att det är en viktig knutpunkt. En av räddningstjänstens utryckningsvägar från huvudbrandstationen i Gårda går från Skånegatan, genom Korsvägen, till Eklandagatan.



Figur 4. Utryckningsvägar från huvudbrandstationen i Gårda.
(Källa: Trafikkontorets MapInfo databas, bearbetning WSP)

2.2.3 Tillgänglighet och framkomlighet

Många upplever idag Korsvägen som en bullrig och stökig plats som är svår att överblicka och orientera sig i. Det finns gott om barriärer i form av både kollektivtrafikens hållplatser i Korsvägen och gatorna som löper runt om platsen.

Kapaciteten och framkomligheten är idag begränsad för alla fordonsslag under högrafik, vilket gör att det uppstår köer i vissa stråk, bland annat för den västgående biltrafiken på Örgrytevägen. Den myckna bil- och kollektivtrafiken utgör även väsentliga barriärer för oskyddade trafikanter, främst i nordöstra delen av Korsvägen. Området med sina stora målpunkter drar mycket besökare och att passera Korsvägen som gående upplevs särskilt svårt av barnfamiljer och förskoleklasser på väg till exempelvis Liseberg eller Universeum.

Tillgängligheten för rörelsehindrade är i huvudsak väl tillgodosedd avseende till exempel instegshöjder till buss/spårvagn, ledstråk mm. En del kantstenspassager, bland annat mot Liseberg, behöver dock åtgärdas.



Figur 5. Vy över Korsvägen sett från Södra Vägen (n). Rakt fram i bakgrunden syns Liseberg, till vänster skymtar Gothia Towers och borta till höger ligger Universeum och Världskulturmuseet.

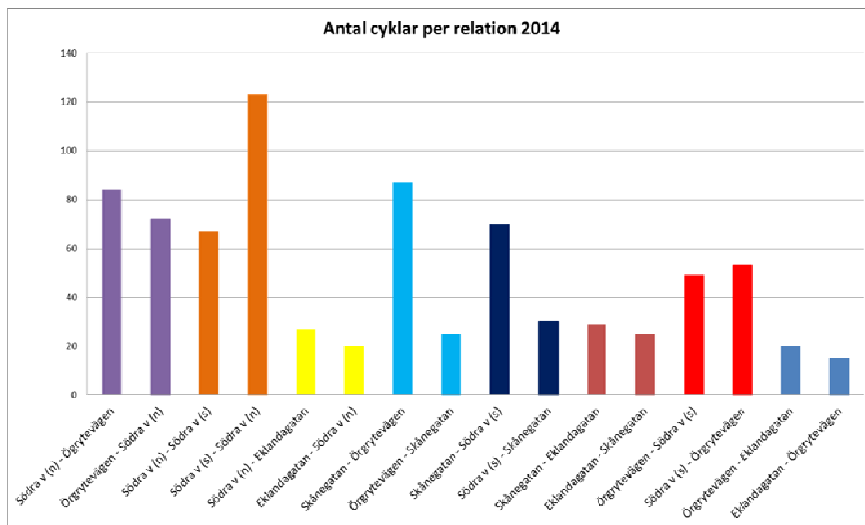
Gång- och cykeltrafik

Gångtrafikanterna i Korsvägen är främst kollektivtrafikresenärer. Enligt Västtrafik uppgår antalet på- och avstigande i Korsvägen år 2014 till ca 40 000 per dag, varav ca 4000 i maxtimmen. Ungefär hälften har Korsvägen som start-/målhållplats och andra hälften byter från/till spårvagn eller buss och fortsätter sin resa. Det uppskattas att ca 5000 gående per dygn passerar Korsvägen på väg någon annanstans.

Korsvägen är en del av stadens pendelcykelstråk och förbinder Göteborgs centrala delar med områden i söder och öster/sydöst. Uppskattningsvis passerar runt 7000 cyklister Korsvägen dagligen år 2014, varav ca 800 i maxtimmen. Cykelvägnätet är dock inte helt sammanhängande. Cyklisterna mellan Örgrytevägen och Skånegatan har bra vägalternativ via stråket vid Mölndalsån, medan alternativen är sämre för dem som ska söderut.



Figur 6. Dagens cykelstråk runt Korsvägen.
(Källa: Trafikkontorets MapInfo databas, bearbetning WSP)



Figur 7. Cykeltrafik under eftermiddagens maxtimme enligt räkning i maj 2014.

Kollektivtrafik

Korsvägen är redan idag en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och är utpekad knutpunkt även i K2020. Korsvägen trafikeras med sex spårvagnslinjer, två stombusslinjer och två expressbussar. Övriga busslinjer med uppehåll i Korsvägen uppgår till elva stycken. Privata aktörer i linjetrafik har också möjlighet att angöra platsen, till exempel Flygbussarna till Landvetter flygplats.

Den mesta busstrafiken från Centrum ankommer till Korsvägen på Södra Vägen (n) och fortsätter via Örgrytevägen ut på E6/rv40.

Spårvagnstrafik trafikerar mellan Södra Vägen (s) och Södra Vägen (n) respektive Skånegatan. Det finns ett förbindelse-spår mellan Skånegatan och Örgrytevägen som inte används för reguljär trafik utan endast som omlägnings-spår vid större omläggningar. I dessa fall har trafiken ingen möjlighet att angöra hållplats Korsvägen.



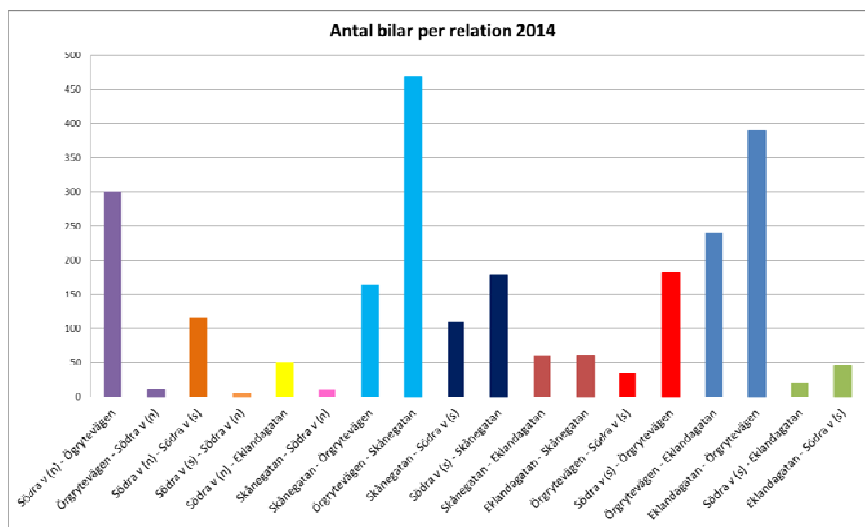
Figur 8. Kollektivtrafik i Korsvägen år 2014, antal dubbelturer per riktning i maxtimmen.

(Källa: Västtrafik, bearbetning WSP)

Biltrafik

Dagens Korsvägen utgör en av de stora infartspunkterna till centrala staden. Runt 2 500 bilar passerar Korsvägen under eftermiddagens maxtimme år 2014, vilket motsvarar i storleksordningen knappt 30 000 bilar per medelvardagsdygn.

Eftersom det finns ett flertal större målpunkter/verksamheter runt Korsvägen förekommer det en hel del leveranstrafik i området. De flesta godsmottagningarna berör endast Korsvägen indirekt, förutom Universeum. De tar emot sitt gods uppe på berget bakom sin byggnad och tillfarten går via Korsvägen. Denna väg används också temporärt av Liseberg och fungerar även som räddningsväg.



Figur 9. Biltrafik under eftermiddagens maxtimme år 2014.

2.2.4 Trafiksäkerhet

Korsvägen utgör en komplex trafikmiljö med många trafikslag och oskyddade trafikanter i rörelse. Signalregleringar varvas med väjningsplikt och spårvagnar har företräde. Under perioden 2007-2011 inträffade 64 personskadeolyckor, varav 61 resulterade i lindriga skador och endast tre var allvarliga olyckor. Ungefär tre fjärdedelar av olyckorna involverade oskyddade trafikanter. Av fotgängarolyckorna var 50 procent så kallade ”singelolyckor” (dvs. halkningar/snubblingar) som inträffade på den bilfria ytan kring den centrala vänthallen. I övrigt var olyckorna koncentrerade kring övergångsställena mot och i anslutning till Södra Vägen.

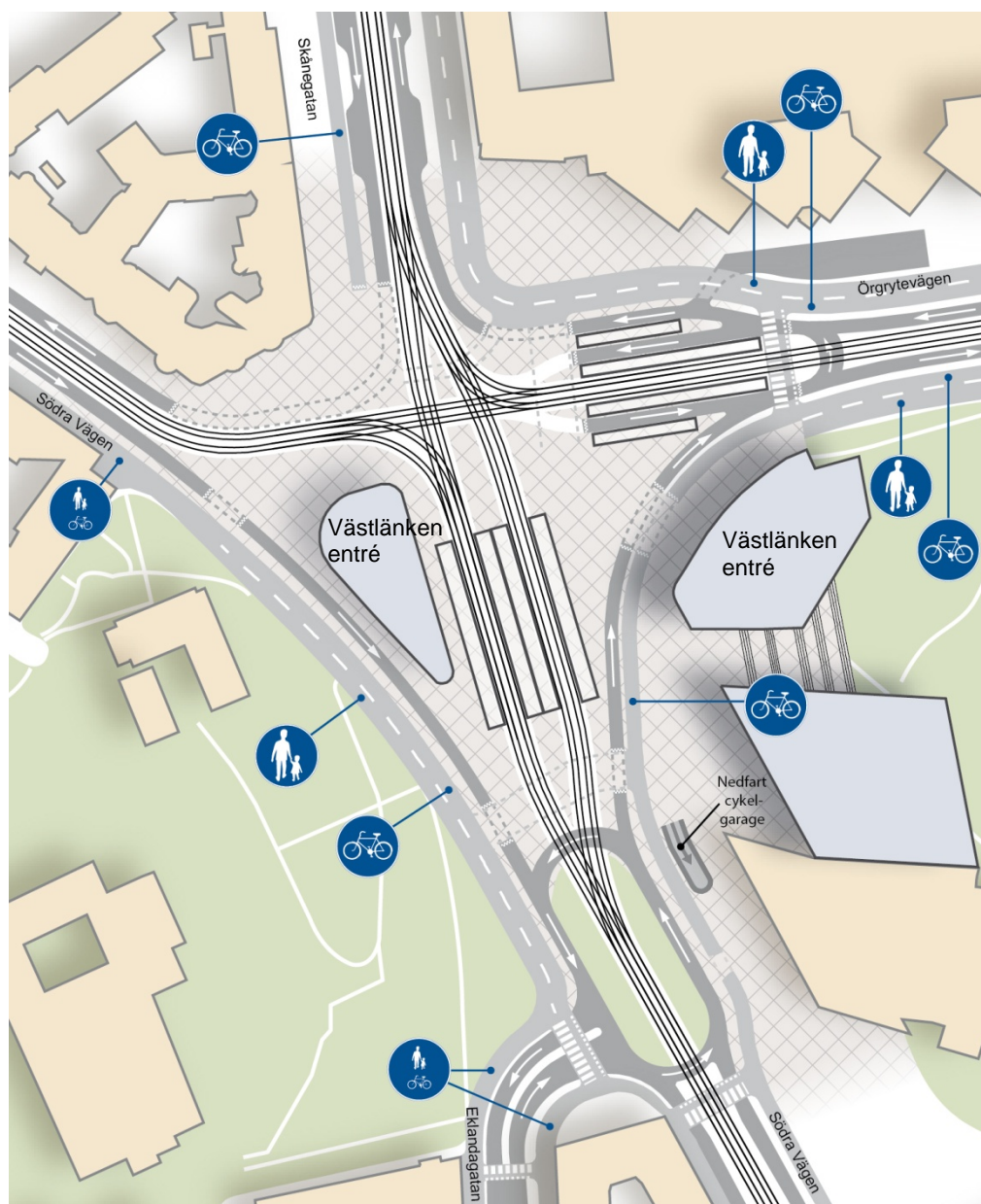
Trafikantslag	Lindrig olycka	Svår olycka	Dödsolycka	Totalt
Fotgängarolycka	29	2	-	31
Cykelolycka	17	1	-	18
Motorfordonsolycka	12	-	-	12
Spårvagnsolycka	3	-	-	3
Totalt	61	3	-	64

Figur 10. Personskadeolyckor i området runt Korsvägen under åren 2007-2011. (Källa: STRADA)

3 Trafikförslag

3.1 Översiktlig beskrivning

Den nya trafiklösningen för Korsvägen utgår från målet att säkerställa en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt, samtidigt som även målet att skapa förutsättningar för en stadsförnyelse i området måste tillgodoses. Ytterligare utgångspunkter har varit att ta hänsyn till synpunkter som inkommit under den hittillsvarande planeringsprocessen fram till efter samrådet. Synpunkterna har mycket handlat om att minska trafikens dominans och att minska känslan av rörighet på platsen, samt att skapa ett bättre samband mellan Korsvägen och den omgivande bebyggelsen.



Figur 11. Trafikförslag för Korsvägen efter det att Västlänken byggts klart. (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

Efter samrådet har trafiklösningen genomgått en omfattande bearbetning. Det förklaras huvudsakligen av en tydligare anpassning till behov som rör stadsmiljö och vistelseytor, exploateringar och grönstrukturer, gestaltning, bevarandevärden, m.m. Den nu föreslagna lösningen skapar bättre förutsättningar för stadsförnyelse på Korsvägen än vad som presenterades i samrådet.

Trafikutformningen är uppbyggd kring en spårlösning med två samlade hållplatslägen. Det ena hållplatsläget för nordsydlig kollektivtrafik lokaliseras mitt på Korsvägen. Det andra för östvästlig kollektivtrafik lokaliseras i Örgrytevägen. Dessa två hållplatslägen samlar all spårtrafik och alla bussar, och det blir en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning med stor flexibilitet för framtida trafikering på Korsvägen.

För resenärerna blir det överskådligt och lättorienterat, och i ytan mellan de två hållplatserna skapas en effektiv bytesyta som också får bra kopplingar till Västlänkens entréer.

Båda Västlänkens entréer ingår i nya byggrätter, där den västra kommer att ligga ungefär vid dagens byggnad mitt på Korsvägen, och den östra förläggs i hörnet mot Liseberg. Trafikutformningen har anpassats till önskemålen kring dessa byggrätter, men byggrätterna har i sin tur också behövt anpassas till de behov som finns för trafiken. En annan faktor som har spelat en avgörande roll för trafiklösningen är kulturvärdena som omger Johannebergs landeri. Där har trafikytorna krympts och i princip anpassats för att helt undvika intrång på den norra delen förbi landeriet.

Den stora ovala cirkulationsplatsen i områdets södra del är en bärande del av trafiklösningen. I cirkulationen fördelas och regleras biltrafiken in i Korsvägen och utformningen möjliggör hög prioritet för kollektivtrafiken. Genom cirkulationen, upp på Eklandagatan och söderut på Södra Vägen ska det fungera som ett traditionellt gatusystem, med bra framkomlighet och tillgänglighet för alla trafikslag. Norr om cirkulationen – inne på själva Korsvägen – ska det däremot fungera mer som en innerstadsmiljö, där alla trafikanter behöver hålla en låg hastighet av hänsyn till varandra.

Gångbanor, cykelbanor och bilkörvägar ligger i ytterkanten av Korsvägen närmast de omgivande kvarteren, i princip på samma sätt som idag. Den viktiga skillnaden mot idag är att det blir en betydligt mer nedtonad trafiklösning, med enkla och smala körfält för bilar, vilket borgar för låga fordonshastigheter. Gång- och cykelbanorna får generösa bredder som ska klara stora tillskott av gående och cyklister.

För kollektivtrafikresenärerna blir det generösa bytesytor och hållplatserna byggs i huvudsak ihop med intilliggande torgytor, utan onödiga avgränsningar eller hinder. Att integrera väntytorna med torgen ökar attraktiviteten i resandet och ger resenärerna möjlighet att på ett enkelt sätt kunna delta i stadslivet på platsen.

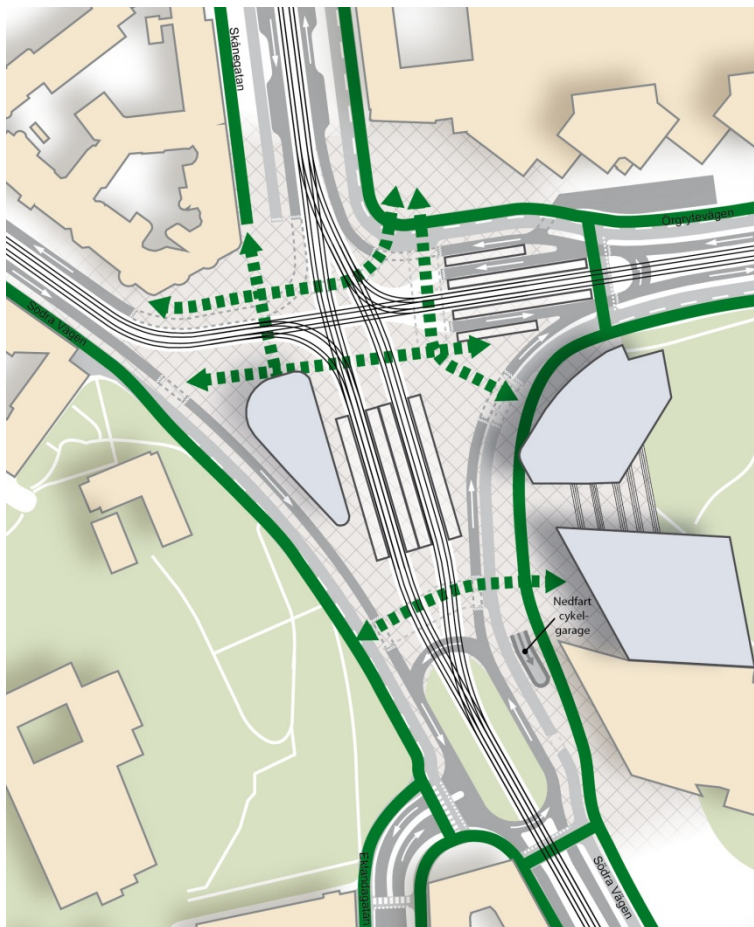
Den nya trafiklösningen öppnar för möjligheten att skapa flera nya stadsrum. Då avses nordvästra hörnet framför Korsvägen 1, ytorna mitt på Korsvägen i anslutning till Västlänkens västra uppgång, framför Svenska mässans entré, samt mellan Universeum och Västlänkens östra uppgång. Lösningen frigör också

dagens trafikytor strax norr om Eklandagatan, där det kan bli ny exploatering eller annan framtida användning.

3.1.1 Ytor för gående och vistelse

Omdaning av Korsvägen syftar i hög grad till att det ska bli attraktivare att röra sig till fots, både för den som besöker området och för den som passerar platsen på sin promenad. Fotgängarperspektivet underskattas ofta i trafiksammanhang, men att ge bra förutsättningar för promenader inom en stad har stor potential i ett omställningsperspektiv. Fler som väljer att gå gynnar stadslivet på många sätt och har också en viktig koppling till ett ökat kollektivresande. Dels är alla som åker kollektivt gående på en del av sin resa, och dels innebär attraktiva promenadstråk i centrala lägen att man kan förebygga att folk åker kollektivt en eller ett par hållplatser.

Det upplevs också mindre problematiskt att parkera bilen på lite längre avstånd från målpunkterna om det finns bra gångförbindelser.



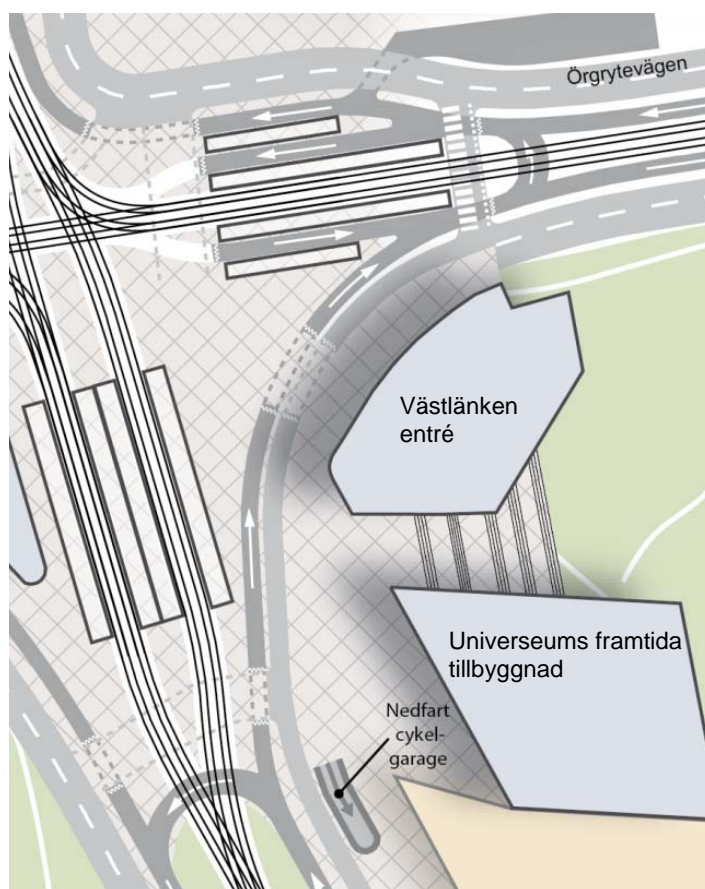
Figur 12. Gångstråk och sammanhängande torgytor för gående och vistelse.

På själva Korsvägen skapas stora sammanhängande torgytor för gående och vistelse. Där ska människor i alla åldrar kunna röra sig relativt fritt, utan omvägar och onödiga hinder, och utan så mycket störningar från cyklister eller bilister. Genom förhöjda och trafiksäkrade korsningspunkter mot biltrafiken ska det också bli lätt att röra sig mellan de olika torgytorna.

Runt den nya byggrätten mitt på Korsvägen ordnas generösa gångbredder, för att det ska vara tillgängligt för gående också när det är många människor och mycket kollektivtrafik på Korsvägen. Mellan byggnaden och spåren blir det nio meter brett för att klara både hållplatsens och passerandes behov. Väster om byggnaden är det fem meter till gatan, för att gående ska kunna passera samtidigt som det står ett lastfordon parkerat längs fasaden.

Längs parken på västra sidan kombineras en fyra meter bred gångbanan med en bredvidliggande dubbelriktad fyra meter bred cykelbana. Risken för konflikter mellan gående och cyklister minskas ytterligare genom att banorna skiljs åt genom olika material och tydliga markeringar.

På norra delen längs Johannebergs landeri kommer det att krävas något smalare utrymmen för både gående och cyklister, på grund av anpassning till kulturmiljön. Exakt hur detta ska lösas rent tekniskt behöver studeras i detalj under projekteringen, men bedömningen är att det ändå blir bra förhållanden för gående och en naturlig anpassning till de smalare gångbanorna norrut i Södra Vägen.



Figur 13. De två spår- och busshållplatserna samt Västlänkens östra uppgång.

Längs östra kanten skapas ett torg framför Universeum och den tillkommande stationsentrén. Mitt för entrén till Västlänken blir det en bred förhöjd passage för gående över både cykelbanan och bilvägen. Lösningen ger mycket hög prioritet åt gående, vilket har bedömts särskilt viktigt i anslutning till Västlänkens uppgång.

Förbi Svenska mässan är det en aning trångt, och måtten för gående och cyklister behöver anpassas till detta. Bedömningen är att man ändå ska kunna få till en bra standard för gående, med en dubbelriktad cykelbana bredvid. Beroende på hur man senare bestämmer att man vill göra med torgytan framför Svenska mässans entré, kan det möjligen bli så att man väljer att samordna gångytorna med torget. Men det behövs mer fördjupade studier för att svara på frågan om hur gränsen mellan stadens och Svenska mässans mark kan utformas på bästa sätt.

I nordvästra delen vid Korsvägen 1 skapas en stor torgyta som ska lösa behoven för både gående, cyklister och en liten mängd enkelriktad biltrafik till och från det närmaste kvarteret. Torget har fina förutsättningar för t.ex. butiks- och kaféverksamheter, och en del cykelparkeringar behöver förläggas på den här ytan. Exakt hur torget bör gestaltas för att bäst tillgodose och kombinera de olika behoven behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet. Klart är dock att biltrafiken på den här sträckan är så pass blygsam att den inte behöver eget körfält. För gående och vistelse bör torget kunna erbjuda mycket fina kvaliteter.

I Korsvägens södra del mot Eklandagatan och Södra Vägen, blir det en traditionell trafiklösning för gående, med hastighetssäkrade övergångsställen och relativt generösa gångbanor som ansluter till det befintliga gatunätet. En sådan lösning blir det också över Örgrytevägen strax öster om hållplatsen.

Det ska vara enkelt att röra sig som gående på Korsvägen och inriktningen i projektet är att undvika trafiksignaler så långt som möjligt, helst helt. Prioriteringen mellan trafikanterna ska därmed vara som på flertalet andra platser i centralaste Göteborg, nämligen att gående väjer mot kollektivtrafiken, men har prioritet framför biltrafiken. I relation mellan gående och cyklister är frågan mer komplex, och lämplig prioritering beror på hur det ser i ut i den specifika korsningspunkten. Detta kommer att studeras och lösningar tas fram i ett senare planeringsskede.

Korsningspunkterna mot biltrafiken samordnas mestadels för gående och cyklister, och måtten är anpassade för att klara stora mängder resenärer på samma gång. Refuger och ytor där man kan behöva stå och vänta på t.ex. en passerande spårvagn, är generellt breda för att det ska upplevas säkert och tryggt.

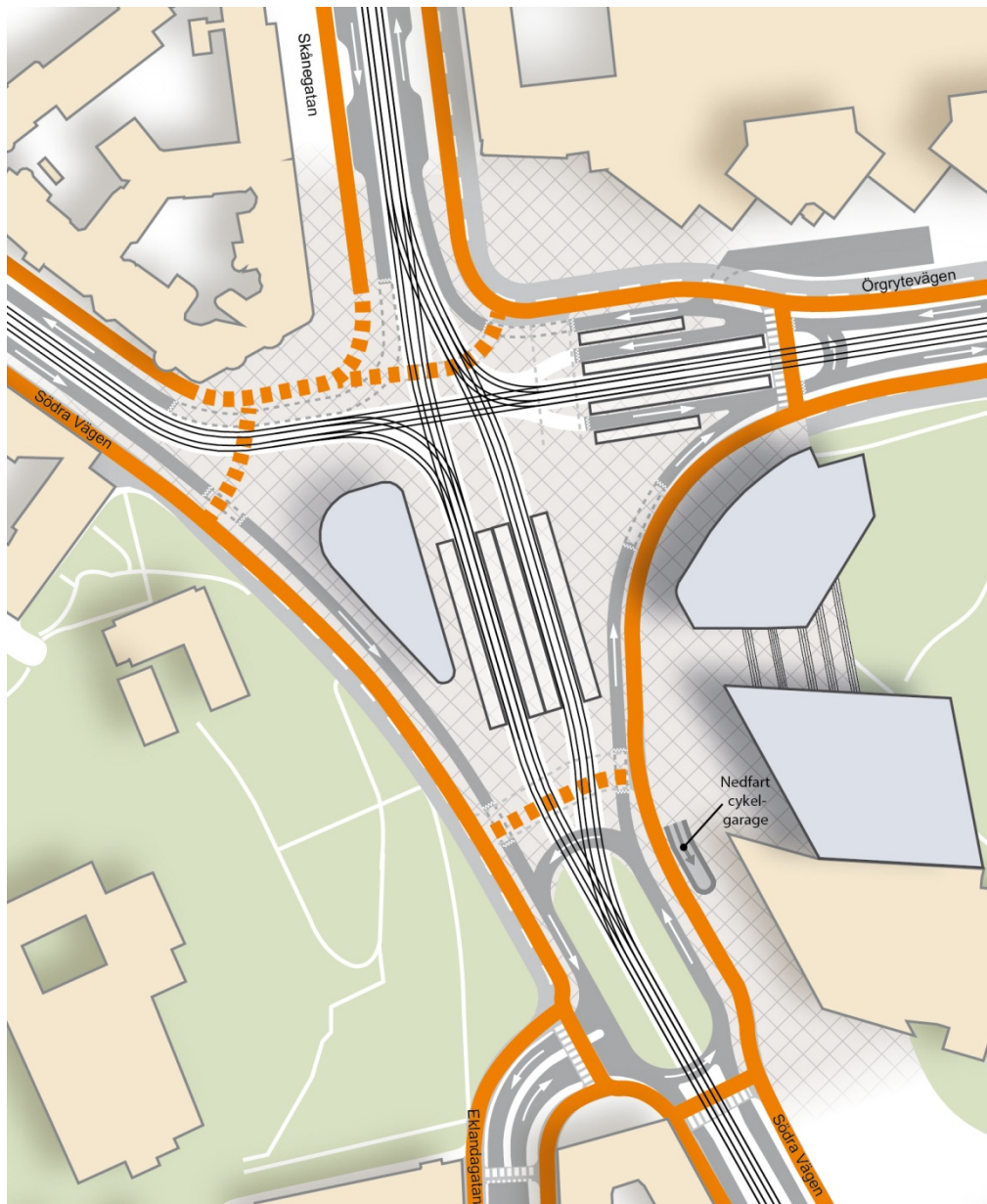
Stängsel och staket ska i det längsta undvikas på Korsvägen, bl.a. för att det ger omvägar och försämrar situationen för gående. Staket motverkar också idén om att skapa en attraktiv stadsmiljö på Korsvägen. Istället har trafiklösningen anpassats för att ge generellt låga hastigheter för fordonen, vilket också ger hög säkerhet och skapar en trygg trafiksituation. I de fall man ändå vill förhindra att gående korsar spåren i vissa lägen, så kan detta istället lösas genom medveten placering av t.ex. cykelparkeringar, lanterniner och andra anordningar som ändå behövs i miljön. För att undvika onödiga omvägar för gående och för att underlätta byten för resenärerna, bör man även överväga möjligheten att anordna hållplatserna helt eller delvis utan staket.

För att säkerställa en bra funktion och en positiv upplevelse för gående är det viktigt att arbeta med en rad frågor på mer detaljerad nivå. Val av markmaterial, placering av belysning, träd, sittplatser, samt anordnande av ledstråk med mera för funktionshindrade, påverkar i hög grad benägenheten att promenera. Mycket av detta hanteras i senare planeringskedan, där man får beakta att gåendes villkor är en viktig fråga i ett omställningsperspektiv.

Flera av de omkringliggande verksamheterna drar till sig många barn och ungdomar, och det är relativt vanligt att människor vistas och rör sig på Korsvägen i stora grupper. Det är viktigt att alla dessa perspektiv tas omhand på ett bra sätt i den vidare planeringen. Tills vidare har frågan inom detaljplanen beaktats genom generösa mått på vistelseytor, torg, gångbanor och passager.

3.1.2 Cykeltrafik

Korsvägen planeras för att kunna ta emot uppemot tre gånger så många cyklister som idag. Det handlar i praktiken främst om att det ska fungera bra att cykelpendla, både från start till mål och som en del av en längre resa som t.ex. fortsätter kollektivt. Platsen behöver alltså fungera bra för den som ska cykla förbi Korsvägen i rusningstid, men också för den som har Korsvägen som en mål- eller bytespunkt och enkelt och säkert behöver kunna parkera sin cykel.



Figur 14. Cykelbanor på Korsvägen.

Fyra meter breda dubbelriktade cykelbanor byggs runt om i kanten av Korsvägen. Dubbelriktningarna möjliggör gena och snabba förbindelser i alla riktningar, utan onödiga omvägar. I många relationer ger detta också möjlighet till flera vägval för cyklisterna.

På västra sidan längs parken kombineras cykelbanan med en bred gångbana, och dessa skiljs åt med hjälp av olika material och tydliga markeringar, för att minimera risken för konflikter mellan gående och cyklister. Biltrafiken går bredvid cykelbanan på en separat enkelriktad körbana, och det blir en bred skiljeremsa och nivåskillnad mot cyklisterna. Motsvarande lösning med cykelbanan ihop med en gångbana blir det också på sträckan förbi Svenska mässan, och kring cirkulationen och dess anslutande gator.

Längs den östra kanten av Korsvägen är lösningen för cyklister lite annorlunda. Där är den dubbelriktade cykelbanan förlagd på en lägre nivå tillsammans med bilvägen. Mellan cyklarna och bilarna finns en meterbred skiljeremsa. Anledningen till att man valt en annan princip för cyklisterna på den här sträckan är en anpassning till gåendes behov. De gående, som i många fall också är kollektivresenärer, behöver enkelt kunna röra sig mellan Västlänkens östra entré och de båda hållplatsområdena. För att säkerställa effektiva byten för kollektivresenärerna, så behöver både bilister och cyklister väja för gående vid den förhöjda passagen som kopplar ihop östra entrén med bytestriangeln.

Örgrytevägens hållplats innebär att cyklister i nordsydlig riktning får en liten omväg runt hållplatsen. Bedömningen är att detta kommer att upplevas som en rimlig eftergift i rusningstid, då bytestriangeln är full av resenärer. Cykelbanans sträckning är också anpassad för att upplevelsen av omväg ska minimeras. Under lågtrafiktid medger dock lösningen att cyklister också kan välja att passera över bytestriangeln och korsa spåren i västra delen av hållplatsen. Bedömningen är att enstaka cyklister över torget inte behöver utgöra någon nämnvärd störning för andra resenärer.

För den cyklist som upplever att östra sidan blir stökig att passera med alla bytesresenärer att ta hänsyn till, så finns också möjlighet att korsa spåren redan söder eller norr om cirkulationen för att ta sig vidare norrut längs parken. Att ha flera vägar att välja på i samma relation utgör en extra kvalitet för cyklisterna, eftersom möjligheten att komma fram snabbt utgör den kanske viktigaste parametern för att välja cykel istället för att köra bil.

Vid Korsvägen 1, alltså mellan Södra Vägens norra del och Skånegatan, kommer det troligen inte att bli en separat cykelbana över den öppna torgytan. Istället kan cyklisterna komma att få gemensam köryta med en mycket begränsad mängd bilar. En annan utformningsvariant är att platsen framför Korsvägen 1 istället löses som ett gemensamt torg där gående, cyklister och bilister samsas. Vilka för- och nackdelar som finns med olika lösningar behöver beskrivas bättre och får lösas i ett senare planeringsskede.

Cykelparkering

På Korsvägen behöver det finnas en stor mängd cykelparkeringar. Det ska räcka till tågresenärer, regionala bussresenärer och för de omkringliggande verksamheternas och bostädernas behov. Tidigare studier har uppskattat att det skulle kunna behövas uppemot 1 500 platser på Korsvägen och längs anslutande gator. Ytterligare cirka 500 parkeringsplatser för cyklar kommer att kunna lösas under mark. Exakt hur många platser som kommer att behövas på själva Korsvägen är dock svårt att säga idag, innan man vet vilken typ av bebyggelse det blir. Det man ändå vet är att det behöver finnas parkeringsmöjligheter för cyklister i nära anslutning till alla entréer och vid hållplatserna, främst då Örgrytevägens hållplats som har ett regionalt resande.



Figur 15. Möjliga lägen för cykelparkeringar, utöver de som kan ordnas längs gatorna.

I illustrationen redovisas ett antal ytor och sträckor där det finns plats att anordna en större mängd cykelparkeringar på marken. Det handlar om tillgängliga ”remsor” mellan gatan och cykelbanan kring cirkulationsplatsen, längs västra sidan av Korsvägen, längs Södra Vägen och längs Skånegatan. Dessa remsor kan delvis också behövas för korttidsparkeringar för bil, och man måste studera vidare exakt hur parkeringarna bör fördelas mellan bil och cykel.

Cykelparkeringar kan med fördel placeras som naturliga hinder på sträckor där det är mindre lämpligt för gående att passera spåren. Även längs Örgrytevägen bör man ha cykelparkeringar, men frågan behöver utredas närmare när man vet mer om hur fastigheterna ska utvecklas på ömse sidor.

Det finns också behov och möjlighet att ordna plats för cykelparkeringar på torgytorna. I första hand handlar det om torget vid Korsvägen 1, framför Svenska mässan entré, kring de nya entréerna till Västlänken, samt norr och söder om Universeums byggnad. Man bör också utvärdera möjligheten att anordna en del cykelparkeringar i parken, vilket ligger inom ramen för en annan detaljplan.

Bytestriangeln mellan de båda hållplatslägena bör hållas fri från cykeluppställningar, eftersom det kommer att vara många gående som rör sig där. Effektiva byten utan onödiga hinder är en kritiskt viktig sak för att få en attraktiv kollektivtrafik. Även de övriga torgytorna mitt på Korsvägen är i första hand till för gåendes behov, varför de så långt som möjligt bör hållas rena från cykelparkeringar. Det blir en dålig och oattraktiv lösning om gående behöver tråkla sig fram mellan parkerade cyklar när de går över torgen. Att vissa huvudstråk är rena från hinder är också en viktig fråga för funktionshindrade.

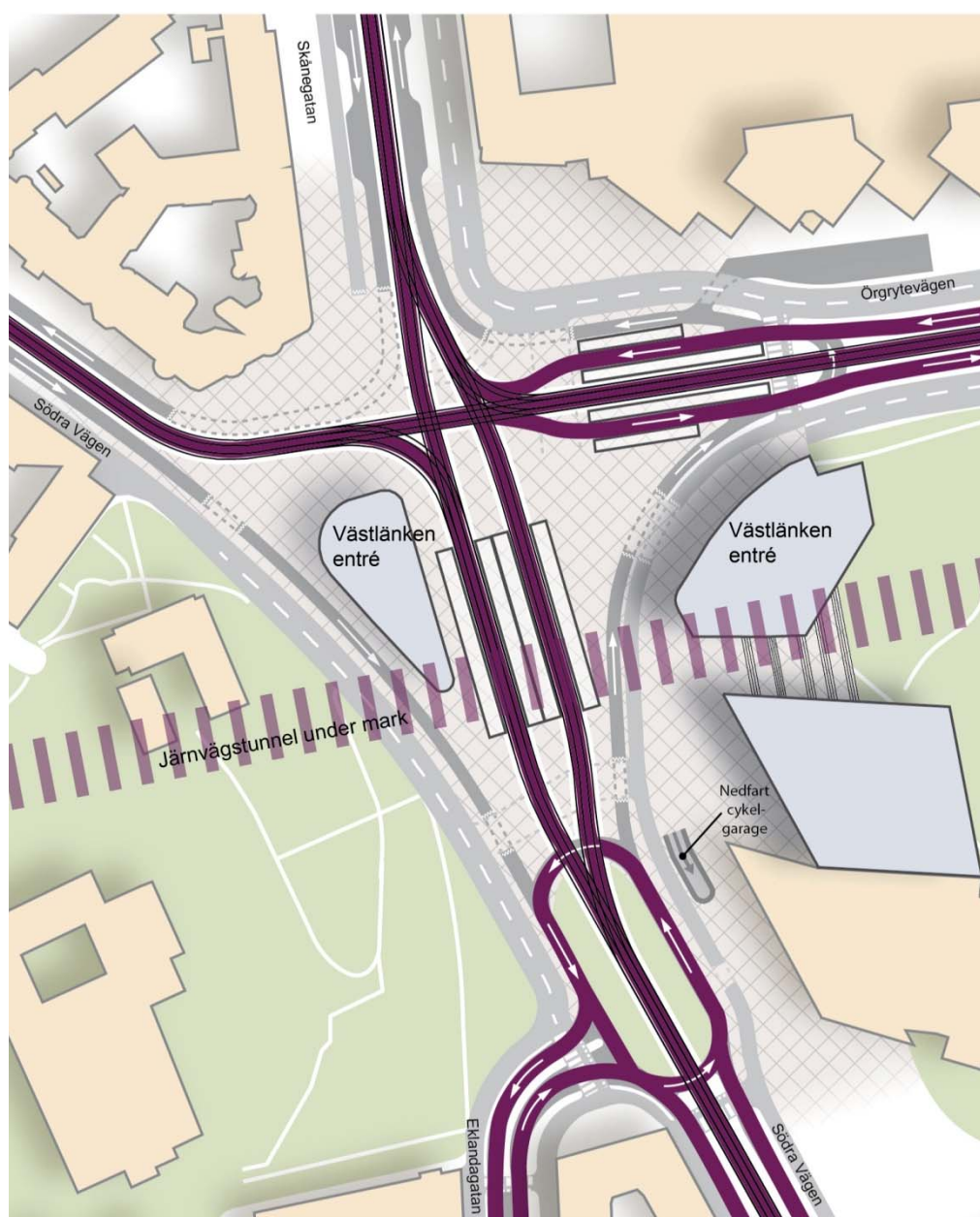
För att få plats med tillräckligt många cykelställ kan det krävas att vissa av markparkeringarna löses i två plan, åtminstone på sikt när man ser hur stort det verkliga behovet blir. Stadsmiljöperspektivet behöver beaktas särskilt vid utformningen av alla anordningar på Korsvägen som bygger på höjden, även cykelparkeringar.

Ett underjordiskt cykelgarage kommer att anordnas på Korsvägen, med plats för uppemot 500 platser. Garaget ligger i Västlänkens mellanplan där många resenärer förväntas passera, och garaget har goda chanser att förses med dagsljus via lanterniner på markytan. Cykelgaraget kommer att nås via en nerfart i sydöstra delen av Korsvägen, med öppningen norrifrån så att en stor del av cyklisterna enkelt kan nå dit.

I detaljplanen skisseras nerfarten till cykelgaraget i ett lutande plan utan trappor, så att man kan cykla eller åtminstone leda sin cykel bekvämt ner för att parkera. En flack lutning motsvarande trafikkontorets generella målsättning tenderar dock att ge en mycket lång nerfart, vilket motverkar nerfartens tillgänglighet. Illustrationsplanens redovisade nedfart motsvarar en lutning på cirka tio procent. Frågan behöver studeras mer i detalj i det fortsatta arbetet, med inriktningen att garaget måste utformas attraktivt för cyklisterna. I vågskålen ligger att det är svårt att hitta plats för alla önskade cykelparkeringar i markplan, och det är viktigt att det blir en attraktiv lösning på nedfarten så att garaget verkligen blir använt av cyklisterna. Nedfarten till cykelgaraget planeras för en bredd på cirka fem meter, vilket beror på att den ska vara möjlig att trafikera med små elektriska leverans- och driftfordon ner till mellanplanet.

3.1.3 Kollektivtrafik

Hela upprinnelsen till de nu planerade ombyggnaderna av Korsvägen är att det kollektiva resandet ska stärkas, genom tillkomsten av en ny underjordisk station för Västlänken. Inom Västsvenska paketet har medel också avsatts för att skapa en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt på Korsvägen, där det regionala och lokala resandet ska samverka på ett funktionellt sätt. En väsentlig del i denna uppgift är att säkerställa en lösning uppe på markytan som ger hög kvalitet i det kollektiva resandet.



Figur 16. Trafikföringsprinciper för kollektivtrafiken i Korsvägen.

Den nu föreslagna lösningen bygger på att det skapas två stora samlade hållplatsområden, som ger mycket hög kapacitet för den framtida trafikeringen. Mitt på Korsvägen byggs det dubbla spårlägen för trafiken i nordsydlig riktning. Där kan fyra stycken 45 meter långa spårvagnar stå inne samtidigt. Där ska samtliga spårvagnslinjer från Mölndalshållet stanna, både de som ska vidare i Skånegatan och de som ska vidare i Södra Vägen.

Idag utgörs den trafiken av spårvagnslinjerna 2, 4, 6, 8 och 13. Dessutom trafikerar några busslinjer den här sträckan, och bland dessa är det i första hand buss 52 till Eklandagatan som är viktig och som redan idag går var femte minut i högtrafik.

Genom att hållplatserna i nordsydlig riktning ligger tillsammans, så blir flexibiliteten maximal i fråga om att kunna trafikera effektivt. Linjerna kan fördelas jämnt mellan de båda lägena, t.ex. tre spårinjer i det ena läget och två spårinjer och bussar i det andra. Hållplatslängden 51 meter är en anpassning till framtida 45 meter långa spårvagnar. Hållplatsbredderna mellan spåren och mot fastighetsgränserna är anpassade för att kunna ge en effektiv på- och avstigningssituation, även i högtrafik när det är stora mängder resenärer på Korsvägen. Hållplatserna nås enkelt och utan omvägar från alla håll av både cyklister och gående. Även med bil blir det relativt god tillgänglighet till hållplatser och till Västlänkens entréer där det ska finnas plats för korttidsparkeringar på nära håll.

I Örgrytevägen vid Svenska mässans entré blir det en spårhållplats med utanpåliggande busshållplatser. Det är endast spårinje 5 som trafikerar här idag, medan busslinjerna är många, så det får förutsättas att både bussar och spårvagnar kommer att trafikera spårlägena. Både spårtrafik och bussar kan med den här lösningen fortsätta mot både Skånegatan och Södra Vägen norrut. Spårhållplatserna är 51 meter långa medan busslägena är ca 30 meter.

Mellan de två hållplatsområden skapas en triangelformad bytesyta som också ligger i direkt anslutning till Västlänkens östra entré. Det blir överskådligt och lättorienterat för resenärerna, och det blir goda förutsättningarna för snabba byten. Just snabba byten är det kanske viktigaste kriteriet för att stärka både Västlänkens och det lokala kollektivresandets attraktivitet.

Cirkulationsplatsen i södra delen av Korsvägen har utformats med relativt stora mått. Där har längden i den ovala formen motiverats av att en 45 meter lång spårvagn ska kunna stanna i mitten, vilket blir kapacitetsmässigt effektivt vid eventuella fördröjningar in i hållplatslägena. Stopp i hållplatslägena ska dock knappast behöva förekomma, eftersom genomförda analyser visar på god kapacitet för alla fordon i cirkulationen. Cirkulationens bredd dimensioneras av att alla normala vägtrafikfordon ska kunna köra runt utan hinder. Av bl.a. gestaltningsskäl är Eklandabussen tänkt att gå tillsammans med biltrafiken igenom själva cirkulationen, för att sedan gå över i spåren in mot hållplatsen.

Trafiklösningen öppnar för en ny möjlighet att trafikera med bussar i Skånegatan, både söderifrån och österifrån. Detta hänger samman med att hållplatsernas lägen möjliggör sådana köriktningar, men det hänger också samman med att

Skånegatan kan användas på ett helt nytt sätt när biltrafiken minskar på Korsvägens anslutande gator. I princip ger lösningen möjlighet att i framtiden köra all kollektivtrafik via Skånegatan, förutsatt att det byggs nya spår mot Avenyn via t.ex. Engelbrektsgatan. En sådan trafikering skulle i så fall syfta till att frigöra Södra Vägen från spår och bussar och skapa en attraktiv promenadgata som kopplar Korsvägen till city.

Det finns några korsningspunkter i trafikförslaget som har identifierats som potentiellt känsliga i fråga om kollektivtrafikens framkomlighet. Det är öster om hållplatsen på Örgrytevägen, där det blir en gång- och cykelöverfart över både spår och gata. Där skulle det kunna bli så att bussen blir fördröjd när den ska lämna sitt hållplatsläge, och en risk att bilar som väntar på att svänga vänster över Örgrytevägen kan stå i vägen för busstrafiken. Genomförda trafikräkningar och analyser för framtida situation visar dock att det under normala förhållanden är få bilister som vill korsa Örgrytevägen på det här sättet. Mer trolig är risken att vissa bilister kan vilja smita förbi den här vägen när det uppstår hinder på E6. Frågan kan dock lösas om det uppstår problem för kollektivtrafikens framkomlighet, genom att bilöverfarten i det här läget stängs av helt. Systemanalyserna visar att en sådan avstängning bara skulle ge marginell påverkan på biltrafiken.

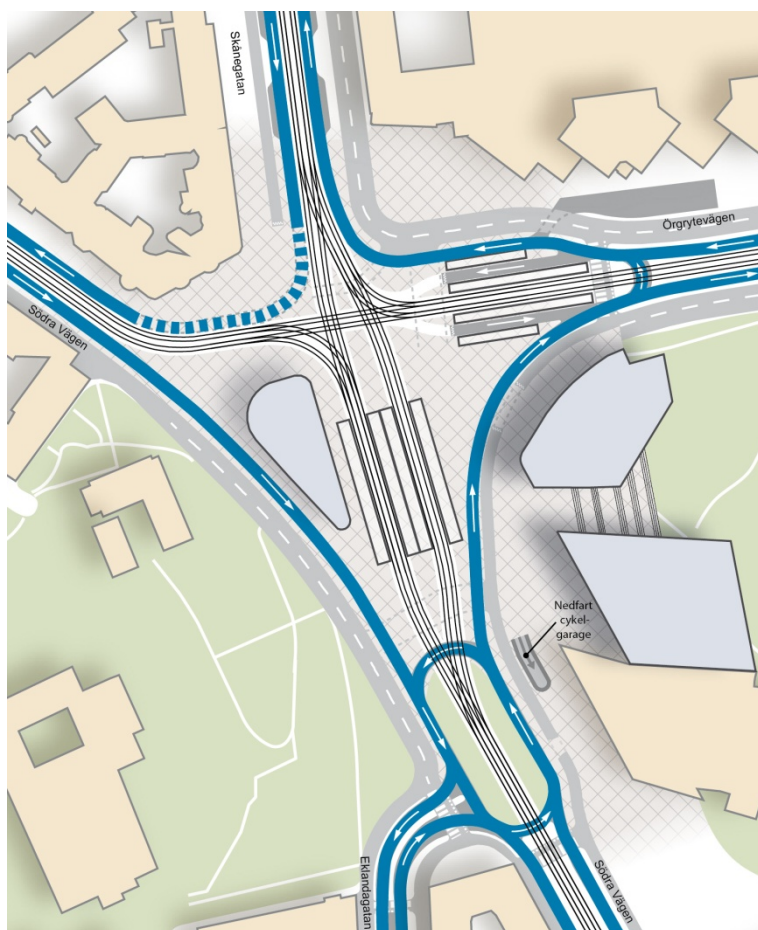
En viktig framkomlighetsåtgärd för kollektivtrafiken i trafikförslaget, utgörs av att relationen över Skånegatan stängs för biltrafiken. Kvar blir en viss mängd gående och cyklister som behöver kunna röra sig över Skånegatans spår, mellan Svenska mässan och torget framför Korsvägen 1. I övrigt blir det ostörd körväg för kollektivtrafiken i norrsydlig riktning.

Genomförda kapacitetsanalyser för trafiken visar att det främst blir mängden gående och cyklister på Korsvägen som generellt kommer att påverka framkomligheten för kollektivtrafiken. I högtrafik när det blir stora mängder kollektivfordon på Korsvägen, så uppstår det också en viss störning dem mellan. Bedömningen är att det blir en situation på Korsvägen som mycket påminner om hur det fungerar inne i city idag. I högtrafik kommer det bitvis att bli tätt med gående och cyklister, medan det i lågtrafik kommer att finnas få hinder för kollektivtrafikens framkomlighet.

Den föreslagna trafiklösningen fungerar både med och utan en eventuell ny spårlänk i Engelbrektsgatan.

3.1.4 Biltrafik inklusive nyttotrafik

Det nya trafikförslaget innebär att biltrafik tillåts i begränsad mängd på Korsvägen, i enlighet med tidigare tagna politiska beslut för projektet. Besluten grundar sig bland annat på genomförda systemanalyser för biltrafiken, och på en bedömning av hur mycket biltrafiken behöver strypas för att åstadkomma en stadsmässig situation i Korsvägen. Sammantaget har man landat i att ungefär hälften av dagens trafik kan vara kvar på Korsvägen, men trafiklösningen fungerar med både mer och mindre biltrafik. Det som i praktiken kommer att bestämma exakt hur mycket biltrafik det blir på Korsvägen med den nya lösningen, är mängden gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer på platsen. Det får också till följd att förhållandena naturligt kan komma att ändras över tid. Den situation som beskrivs här avser ett Korsvägen 2035.



Figur 17. Trafikföringsprinciper för biltrafik.

Korsvägen byggs för låga fordonshastigheter, och bilisterna kommer att avkrävas stor anpassning till stadslivet och till alla de gående, cyklister och kollektivresenärer som rör sig på platsen. Ett flertal korsningspunkter kommer att byggas förhöjda för att garantera säkerheten.

Att köra bil genom Korsvägen ska upplevas som att köra genom en relativt tät innerstadsmiljö, särskilt under högrafik då man kan förvänta sig stora mängder människor i området.

Det blir enkla körfält för bilarna runt hela Korsvägen, vilket är en anpassning till de nya lägre trafikmängderna. Gatorna blir enkelriktade och utformas för enbart biltrafiken.

Längs västra kanten och landeriparken blir det relativt god framkomlighet för bilisterna. Konfliktpunkterna med gående och cyklister koncentreras huvudsakligen till ett par överfarter, och bedömningen är att behovet för gående och cyklister att korsa gatan blir begränsat på den här sträckan.

Längs östra sidan av Korsvägen passerar biltrafiken i ett eget körfält, mellan det som blir kollektivtrafikens stora bytestorg på ena sidan och byggnaden som huserar Västlänkens östra uppgång på den andra. Bilisterna passera med andra ord rakt igenom där man går när man ska byta mellan tåg och lokal kollektivtrafik. Situationen blir liknande den mellan centralstationens huvudentré och Drottningtorget, men på Korsvägen är det meningen att gående ska ha högre prioritet mot biltrafiken. Framkomligheten för bilisterna kommer därför huvudsakligen att påverkas av hur många gående det blir.

I nordvästra hörnet runt Korsvägen 1 blir det endast blygsamma biltrafikmängder. I stort sett är det enbart trafik till och från de närmaste kvarteren som behöver gå här, tillsammans med cykeltrafiken. Exakt hur marklösningen utanför Korsvägen 1 ska se ut beslutas inte i detaljplanen.

På Korsvägens anslutande gator Södra Vägen, Skånegatan, Örgrytevägen och Eklandagatan blir det mer traditionella trafiklösningar, med normal framkomligt för bilisterna. Där sker anpassning till övriga trafikanter främst i väl avgränsade korsningspunkter. Den nya ovala cirkulationen i södra delen av Korsvägen utformas för normal framkomlighet för biltrafiken. Där kommer oskyddade trafikanter inte att röra sig fritt på samma sätt som på själva Korsvägen.

En viktig poäng med den nya, mer trafikdämpade lösningen på Korsvägen är att det ska bli bra förhållanden för så kallad nyttotrafik, vilket avser bland annat leveranstrafik, renhållningsfordon, driftfordon, färdtjänst och blåljusfordon. När det blir begränsningar för biltrafiken så ökar i gengäld andelen nyttotrafik på platsen, på samma sätt som är fallet inom vallgraven idag.

Detaljplanens fastighetsgränser är satta för att det ska finnas plats för fordon att köra på torgytorna vid behov, och möjlighet att på ett rimligt sätt komma nära alla entréer med taxi, flyttfordon och liknande. Västra uppgångens byggnad kan nås med fordon från alla håll. Det är dock inte meningen att det regelmässigt ska köra biltrafik på torgen, eftersom de främst är avsedda för gående. Situationen kan närmast liknas vid hur det fungerar på stadens gågator idag. Exakt hur fordonstrafik på torgytorna ska regleras behöver studeras noggrannare i ett senare planeringsskede. Detaljplanen ger stor flexibilitet i frågan.

Vid en utryckning kan fordonen använda kollektivtrafikens separata körfält, vilket ger mycket gena förbindelser i alla riktningar över Korsvägen, till exempel mellan Skånegatan och Eklandagatan. För att förbättra möjligheten ytterligare kan man

överväga att hårdgöra Skånegatans spår en bit norrut, vilket skulle innebära att uttryckningsfordon slipper köra över torgytan framför Korsvägen 1.

Blåljusfordon i uttryckning har också möjlighet att köra från Skånegatan runt Korsvägen 1 och svänga vänster över spåren i Södra Vägen, genom att använda den breda gång- och cykelpassagen som ska byggas där. Och som beskrivits tidigare så får torgytorna på själva Korsvägen generösa mått som möjliggör effektivitet för räddningstjänstens fordon, både för insatser på Korsvägen och när man behöver passera igenom.

Korttidsparkeringar och angöringsplatser ska finnas på Korsvägen för olika typer av biltrafik, även för privata behov. Det handlar huvudsakligen om att kunna hämta och lämna passagerare vid befintliga och nya entréer, lasta och lossa varor, flytta bohag och liknande. I detaljplanen illustreras möjlighet till korttidsparkering och angöring på västra sidan vid Västlänkens entré, där lösningen kan vara parkeringsfickor längs gatan. På östra sidan är lösningen lite annorlunda, och korttidsparkering kan lösas längs Örgrytevägen närmast Korsvägen, samt längre söderut mellan den blivande cykelnedfarten och cirkulationsplatsen. Genom att torgytorna längs östra kanten av Korsvägen kan nås med fordonstrafik via in- och utfart i cirkulationen, så skapas även möjlighet att komma ännu närmare entréerna för särskilda behov.

Angöring och korttidsparkering för Svenska mässans behov löses i princip som idag, där utfarten anpassas till den nya lösningen i samma läge som idag. I samband med kommande exploateringar av Svenska mässans och Lisebergs områden, så kommer gatusektionen för Örgrytevägen att behöva ses över.

Skånegatan får betydligt lägre trafikmängder när Korsvägen byggs om, vilket möjliggör att lokalgatan kan tas bort och att man kan ordna angöring för exempelvis bussar på östra sidan. På Skånegatans västra sida blir det enbart kvarterstrafik kvar efter ombyggnaden och det blir stora möjligheter att omdana gatan för att tillgodose korttidsparkering och angöring med bil.

I sydvästra delen av område, norr om Eklandagatan, kan det behöva ordnas korttidsparkering för bil längs cirkulationen eller Eklandagatan när det kommer ny bebyggelse. Alla parkeringsfrågor löses inom ramen för den detaljplanen, men samordning pågår.

Närmast Västlänkens östra uppgång avsätts en 500 kvadratmeter stor yta för räddningstjänst, vilken nås via in- och utfarten i cirkulationen.

Ett flertal passagepunkter för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer kommer att behöva byggas. Passagerna blir generöst tilltagna i bredd och utformas på ett sätt som säkerställer att det upplevs enkelt att röra sig över Korsvägen. Samtidigt är det inte meningen att det ska skapas långa stillastående bilköer, eftersom det kan ge dålig luft och risk för påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet. Passager, överfarter och övergångsställen ska utformas på ett sätt som ger en balanserad framkomlighet för de olika trafikslagen.

I den föreslagna lösningen redovisas gångpassagerna som en förlängning av torgen och med torgens material, men en lösning med regelrätta övergångsställen kan också bli aktuellt. Passager respektive övergångsställen har för- och nackdelar i olika avseenden, men formellt skiljer de sig på så sätt att övergångsstället tvingar bilisten att väja för gående, medan en ”torgpassage” blir mer på lika villkor. Säkerhetsmässigt bedöms skillnaden bli försumbar, eftersom säkerheten huvudsakligen styrs av fordonens hastighet. Frågan kommer att hanteras i det fortsatta arbetet med detaljutformningen.

Sammantaget innebär den beskrivna biltrafiklösningen att det blir god tillgänglighet för biltrafik på Korsvägen, genom att alla adresser kan nås. Vissa behov kommer sannolikt att kunna lösas enklare med bil än idag, till exempel för den som har ärende på Korsvägen eller till de närliggande kvarteren. Framkomligheten räknat som hastighet för biltrafiken blir däremot begränsad i förhållande till idag, och det kommer att ta generellt längre tid att passera med bil genom Korsvägen.

I de flesta körrelationer kommer det att fungera i princip som idag, men inte i alla. Kopplingen från Örgrytevägen mot Södra Vägen över Skånegatan stängs av helt för biltrafik, för att undvika störningar för kollektivtrafiken i nordsydlig riktning, och för att reglera mängden genomfartstrafik. I gengäld öppnas möjligheten att svänga vänster mot Ekländagatan från Södra Vägen via en ny cirkulationsplats i södra delen av Korsvägen.

Att begränsa biltrafiken innebär också att man kan klara trafikföringen med enkla körfält, vilket är en förutsättning för att klara de andra målsättningarna. Det handlar om att de tillgängliga ytorna på Korsvägen behövs för andra behov än biltrafiken, men det handlar också om att dubbla eller fler körfält ger betydande svårigheter att kunna ge bra villkor för övriga trafikanter, och svårigheter att lösa stadsmiljöfrågorna.

När man inte längre kan korsa Skånegatan så innebär det att en del körrelationer kräver att bilisterna tar en omväg. I kortare körrelationer blir det i första hand körning via Burgårdsplatsen som blir en möjlighet för bilisterna, men för den som kör längre avstånd blir det i praktiken en fördel att välja bort Korsvägen helt och ta andra körvägar.

4 Avfärdade alternativ

Det har varit en lång process att ta fram trafiklösningen på Korsvägen, både på strukturell och mer detaljerad nivå. Arbetet har bedrivits som en iterativ, upprepande process där olika trafiklösningar hela tiden har vägts och prövats i relation till andra målsättningar för platsen. Ett stort antal alternativ och varianter på lösningar har mellan samrådet (våren 2016) och granskning successivt avfärdats, varav de viktigaste beskrivs nedan.

4.1 Cykelfartsgator

Konceptet att låta bilar och cyklar gå på gemensam körbana har prövats bland annat för att det skulle kunna ge fördelar i första hand för gående, och för att hastigheterna ska vara låga. Cykelfartsgator avfärdades i samband med ställningstagandet att cykeltrafiken behöver vara dubbelriktad över Korsvägen. Eftersom biltrafiken ska vara enkelriktad så går det inte att ha bil och cykel i samma körbana. Genomförda trafikanalyser har dessutom visat att det blir för stora biltrafikmängder för att det ska vara lämpligt att blanda cyklar med bilar.

4.2 Trafiksignaler

Exakt hur regleringen i de olika korsningspunkterna på Korsvägen ska lösas har inte bestämts än, och frågan har inte studerats fördjupat i detaljplaneprocessen. Principen är ändå den att man ska undvika signaler så långt som möjligt, helst helt. Dels för att det är mer stadsmässigt och mindre trafiktekniskt att ha en lösning utan signaler, och dels är det positivt för den sammantagna framkomligheten för de olika trafikslagen. Trafiksignalerna plockades bort i samband med den senaste ombyggnaden av Korsvägen och det skulle betraktas som en tillbakagång att återinföra signaler.

De korsningar där det ändå skulle kunna komma ifråga med signaler, är i några punkter där gående och cyklister behöver korsa spåren, utan att korsningspunkten ligger i direkt anslutning till en hållplats. Det handlar i första hand om passagen över Skånegatan mellan Svenska mässan och Korsvägen 1, och passagen strax norr om cirkulationen. Där kan man överväga att förbereda för eventuella signaler i framtiden, om det skulle visa sig bli nödvändigt. Frågan kommer att studeras mer fördjupat i den vidare planeringen och projekteringen av Korsvägen.

4.3 Spår mellan Örgrytevägen och Södra Vägen söderut

Det har framkommit som ett angeläget önskemål från både Västtrafik och trafikkontoret, att ordna en spårförbindelse mellan Örgrytevägen och Södra Vägen (söderut), med en hållplats på Korsvägen. Ett flertal varianter har prövats och avfärdats, med hänvisning till att en sådan lösning skulle ta stora ytor i anspråk och ge stor negativ påverkan på utformningen av Korsvägen. Slutsatsen har blivit att det är omöjligt att kombinera ett sådant spår med övriga målsättningar för Korsvägen.

Det skulle bli stora flyttningar av hållplatslägena både österut och söderut, även om man skulle acceptera en genomgående låg teknisk standard för både trafik- och spårlösning. Detaljplanens yttre gränser, så som de redovisades i samrådet, skulle behöva flyttas ut, med risk för att samrådsprocessen skulle behöva göras om.

5 Övriga frågor

För planering och framtida utveckling av Korsvägen och dess närområde är det viktigt att föreliggande detaljplan ger så stora frihetsgrader som möjligt. Trafiklösningen på Korsvägen kommer att färdigställas först efter det att schaktarbetena för Västlänken Station Korsvägen är klara, vilket i dagsläget innebär tidigast år 2024. Det är därför viktigt att framhålla att det trafikförslag som presenteras i detta pm kan komma att ändras, i takt med att förutsättningarna på och omkring Korsvägen kan komma att ändras.

Under våren 2017 tar trafikkontoret fram en så kallad genomförandestudie av trafikförslaget för att säkerställa dess genomförbarhet. I genomförandestudie ingår att ta fram en kostnad för förslaget.