



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Trafikutformning Korsvägen

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

2016-02-25

Titel:

Trafikutformning Korsvägen – Bilaga till Detaljplan Västlänken, Station Korsvägen med omgivning, samrådshandling

Status: Bilaga till samrådshandling

Dnr: 2258/12



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

Lina Gudmundsson, projektledare

Anna Berlin, trafikutformning

Konsult



Björn Öhman, uppdragsansvarig

Katja Vuorenmaa Berdica, handläggare

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte	4
1.3	Projektmål Västsvenska paketet	5
2	Styrande dokument.....	6
2.1	Trafikstrategi för Göteborg	6
2.2	Cykelprogram	6
3	Planeringsinriktning för Korsvägen	7
4	Korsvägen idag	8
4.1	Dagens trafiksystem i stort	8
4.2	Tillgänglighet och framkomlighet	9
4.3	Trafiksäkerhet	13
5	Framtidens Korsvägen	14
5.1	Planeringsförutsättningar och mål	14
5.2	Gång- och cykeltrafik	16
5.3	Kollektivtrafik	18
5.4	Biltrafik	19
5.5	Trafiksäkerhet	22
6	Måluppfyllelse i korthet.....	23
7	Övriga frågor	24
7.1	Byggskedet	24

1 Inledning

1.1 Bakgrund

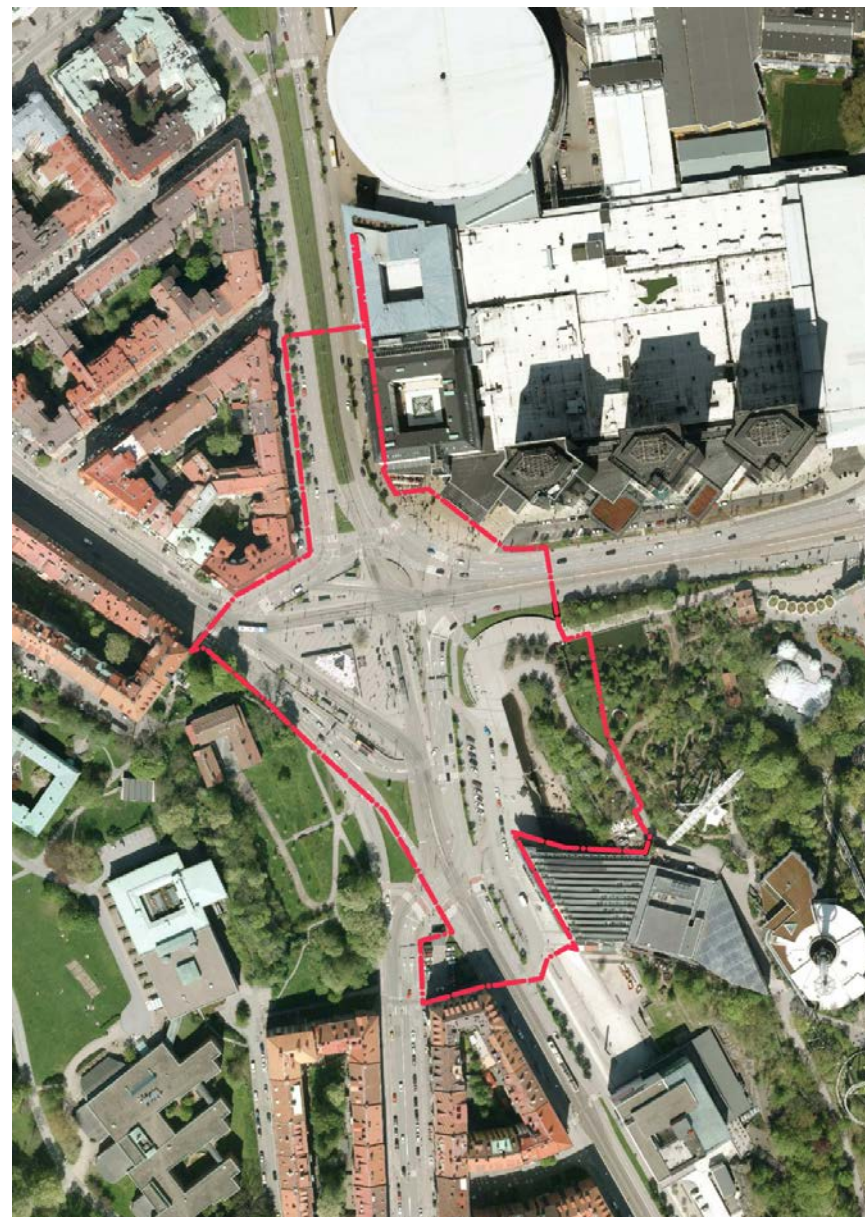
Korsvägen är en av Göteborgs stora entrépunkter och är tidvis hårt belastad av omfattande såväl bil- och kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik. De stora målpunkterna som finns i närområdet (Svenska Mässan, Liseberg, Världskulturmuseet, Universeum, Scandinavium, Valhalla sporthallar och Valhallabadet) 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 när Västlänken byggts ut och K2020¹ har genomförts.

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

1.2 Syfte

PM Trafikutformning Korsvägen ingår som bilaga till den detaljplan som ska tas fram för Station Korsvägen i Göteborg. Syftet med detta PM är att beskriva detaljplanens trafikförslag inför samrådsskedet. Konsekvenserna av förslaget redovisas översiktligt. Arbetet med trafikstrukturen på Korsvägen och i närområdet kommer att fortsätta som ett eget projekt under 2016.

Figur 1. Korsvägenområdet med ungefärlig plangräns markerad i rött. (Källa: Göteborgs Stad; Sweref 99 12 00, RH 2000)



¹ Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen; antogs av förbundsstyrelsen GR i april 2009.

1.3 Projekt mål Västsvenska paketet

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

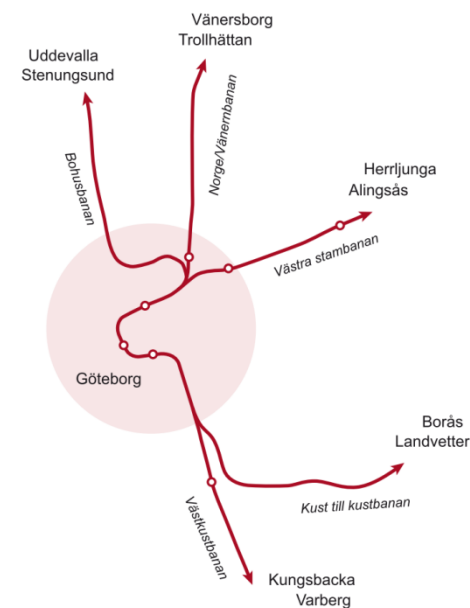
Västlänken ingår i Västsvenska paketet och är i dagsläget den enskilt största infrastruktursatsningen i Göteborgs Stad. Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som möjliggör genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal. Genom att pendeltåg och regional-tåg 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.

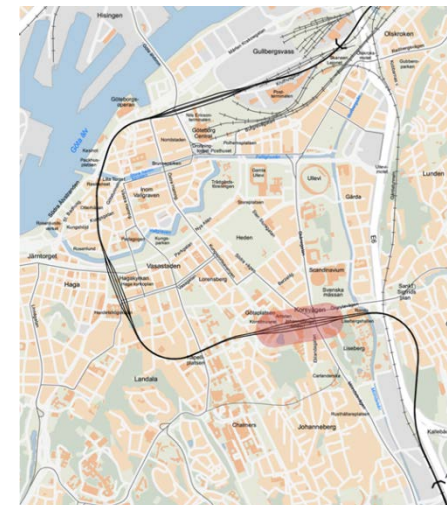
De övergripande målen för Västsvenska paketet har formulerats gemensamt av de samverkande parterna. Målen tar sin utgångspunkt i både regionala och kommunala politiska församlingar, samt i de av riksdagen beslutade nationella transportpolitiska målen.

För närmare beskrivning av Västsvenska paketet och dess övergripande mål hänvisas till aktuell planbeskrivning.²

Figur 2. Bild som visar Västlänken: koppling till regionen. (WSP)



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



² Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg; Samrådshandling.

2 Styrande dokument

I sin strävan mot att skapa en växande framtidsstad, har Göteborgs Stad tagit fram flera centrala dokument. Tillsammans ger dessa förslag på strategier för vilken sorts trafik Göteborg vill fokusera på, hur staden ska byggas samman genom att förtätas med nya bostäder, arbetsplatser och mötesplatser samt hur stadens park- och naturområden ska förvaltas och utvecklas.

Nedan beskrivs i korthet två kommunala strategiska dokument som är av särskilt intresse i framtagandet av trafikförslaget i Korsvägen. Andra dokument som ligger till grund för den övergripande planeringen av Västlänken och station Korsvägen återfinns i aktuell planbeskrivning.³

2.1 Trafikstrategi för Göteborg

Trafikstrategi för en nära storstad (antagen av Trafiknämnden 2014-02-06) ingår som ett av tre dokument i Stadsutveckling 2035 och är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste drygt 20 åren. Trafikstrategin fokuserar på de tre områdena resor, stadsrum och godstransporter, och pekar ut tre huvudmål kopplade till dessa:



- Ett lättillgängligt regioncentrum
- Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv
- Nordens logistikcentrum

I Trafikstrategin sätts även tre effektmål för resor:

- Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.

- Minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035.
- Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik

Trafikstrategin fördjupar de delar som rör trafik i Göteborgs Stads översiktsplan. Generellt för Göteborgs Stad innebär detta att antalet gång-, cykel- och kollektivresor ska fördubblas fram till år 2035 i förhållande till 2011 års nivå och att antalet bilresor ska minska med en fjärdedel under samma period. Trafikförslaget i Korsvägen ska bidra till att såväl övergripande mål som effektmål i Trafikstrategin uppfylls.

2.2 Cykelprogram

Som en vidareutveckling av Trafikstrategin har Trafikkontoret tagit fram dokumentet *Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025* (antaget av Trafiknämnden 2015-03-26) med målsättningen att år 2025

- har antalet cykelresor ökat med en faktor tre från år 2011, och
- tre av fyra göteborgare tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad.



Vidare ser man en fortsatt ökning med 3 procent per år mellan 2025 och prognosåret 2035.

Cykeln är ett eget trafikslag som behöver en egen struktur och det ska vara snabbt, enkelt och säkert att arbetspendla på cykel. Trafikförslaget i Korsvägen ska således ansluta till och utgöra en del av pendlingscykelnätet i enlighet med Cykelprogrammet och bidra till att uppställda målsättningar uppfylls.

³ Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg; Samrådshandling.

3 Planeringsinriktning för Korsvägen

För att slå fast en planeringsinriktning för Korsvägen har Trafikkontoret genomfört en alternativvalsstudie⁴. Syftet med studien var att analysera dels en principlösning med biltunnel under Korsvägen, dels en principlösning med begränsad biltrafik i markplan, samt hur dessa två huvudspår står sig gentemot de målsättningar för trafiken och stadsmiljön som är politiskt beslutade i Göteborg.



Utgångspunkten för utvärderingen är *Trafikstrategi för en nära storstad* och den målstyrda planering som den ger uttryck för, med trängsel-, attraktivitets- och klimatskäl bakom färdmedelsmålen. Trafikstrategin innebär en storsatsning på både cykel och kollektivtrafik och sätter fotgängaren i fokus i stadsmiljön. För biltrafiken resonerar man i termer av tillgänglighet snarare än framkomlighet och en plats som Korsvägen måste bidra mer än andra platser till att uppnå de övergripande målen.

Jämförelsen mellan de båda huvudspåren sammanfattas på följande sätt⁵:

- **Biltrafik i tunnel** frigör själva platsen Korsvägen från biltrafik till förmån för stadsutveckling. Tunneltråg och tunnelmynningar upplevs dock vara negativa för utvecklingen av det offentliga rummet. En ökad relativ attraktivitet för bil motverkar såväl ambitionen om ökat hållbart resande som målet att minska biltrafiken. Principen minskar också frihetsgraderna för framtiden.

- **Begränsad biltrafik i markplan** medger att ca hälften av 2011 års biltrafik kan passera. En viss omledning av biltrafik till andra gator kommer ske och trafiklösningen kan bli mer ytkrävande än dagens trafikområde.

Principen bedöms dock bidra stort till omställningen mot ett ökat hållbart resande och minskat antal bilresor i staden. Möjligheten att utveckla själva platsen Korsvägen finns kvar och man ökar frihetsgraderna för framtiden vad gäller kollektivtrafik och stadsutveckling.

Med utgångspunkt i Alternativvalsstudien har Trafiknämnden gjort sin slutliga bedömning att planeringsinriktningen för Korsvägen ska vara en lösning med begränsad biltrafik i markplan och trafikförslaget i Korsvägen har tagits fram i linje med detta direktiv. Beslut togs även i Kommunstyrelsen 2015-05-13 i linje med Trafiknämndens tidigare beslut.

Ur Alternativvalsstudie för Korsvägen:

Det är bilisternas minskade framkomlighet som är regulatorn för att möjliggöra alternativet med begränsad biltrafik i markplan. Tillgängligheten med bil kommer fortsatt att vara god, alla adresser kommer att kunna nås med bil, men det kommer ta längre tid att ta sig fram med bil och inte alltid vara kortaste vägen.

⁴ Alternativvalsstudie för Korsvägen, Dnr: 0676/14, TN 2015-02-05

⁵ Tjänsteutlåtande Val av planeringsinriktning för Korsvägen. Arbetsmaterial, Dnr: 0676/14, TN 2015-02-05

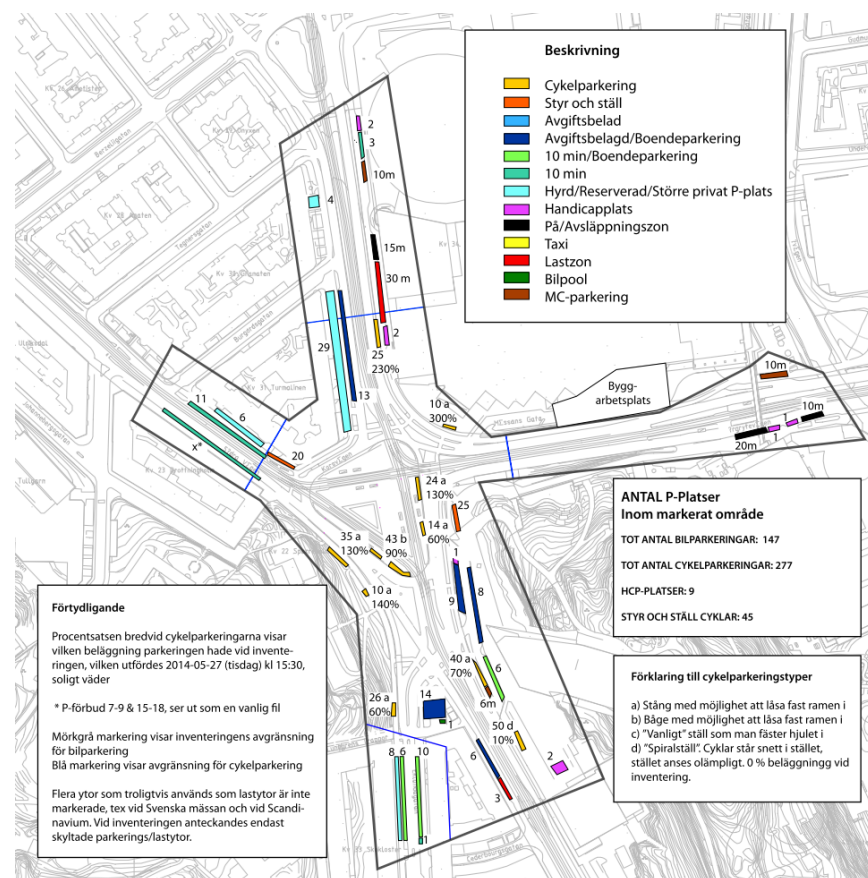
Södra Vägen fanns redan på 1600-talet och platsen blev en korsväg då Örgrytevägen drogs fram på 1700-talet. Området har alltså utgjort en korsningspunkt i flera hundra år och vägsträckningarna är i stort sett desamma idag som de var då. Korsvägens centrala del är kilformad, en form som befestes i 1866 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.

4.1 Dagens trafiksystem i stort

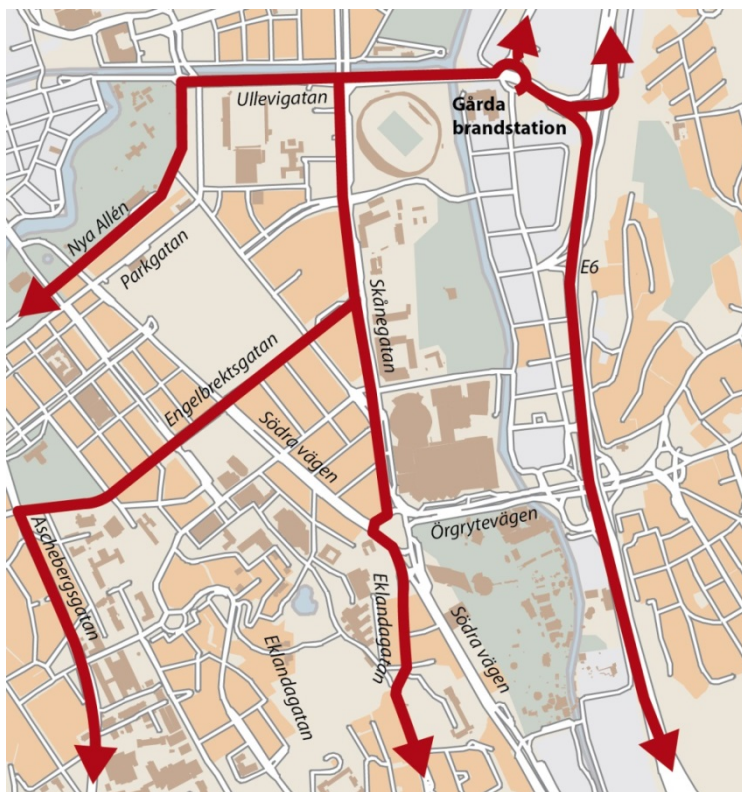
I Korsvägen sammanstrålar Södra Vägen (n) – Skånegatan – Örgrytevägen – Södra Vägen (s) och Eklandagatan. I samtliga gator rör sig kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt biltrafik. Korsvägen fungerar som en stor cirkulationsplats för biltrafik, medan kollektivtrafiken går rakt genom torgytan. All 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.

Inom området som visas i Figur 4 finns det 147 parkeringsplatser för bil och 277 för cykel. Ett antal av cykelparkeringarna är kraftigt överbelagda. Exempelvis har cykelparkeringen vid Svenska Mässans entré en beläggingsgrad på 300 procent.



Figur 4. Dagens parkeringssituation i Korsvägen. (Källa: WSP)



Figur 5. Utryckningsvägar från huvudbrandstationen i Gäddede.
(Källa: Trafikkontorets MapInfo databas, bearbetning WSP)

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

4.2 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 högttrafik, 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 kantstnesspassager, bland annat mot Liseberg, behöver dock åtgärdas.



Figur 6. 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.

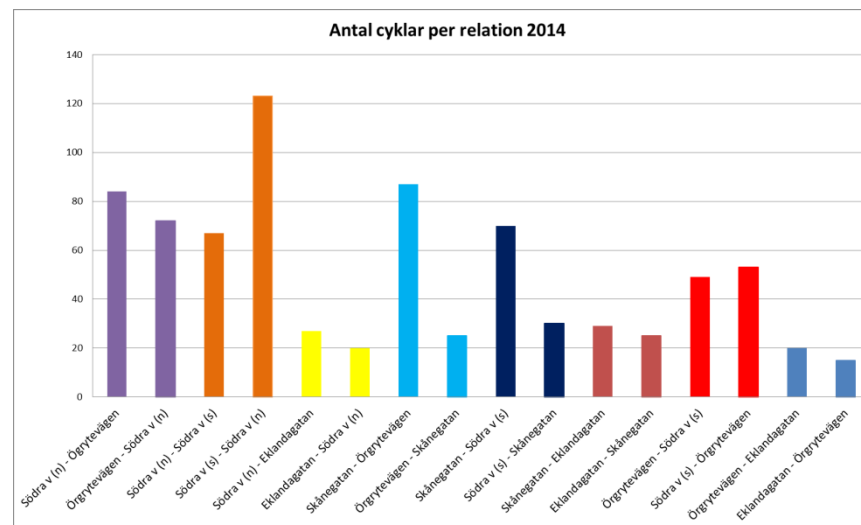
Gång- och cykeltrafik

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-/målhallplats 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.

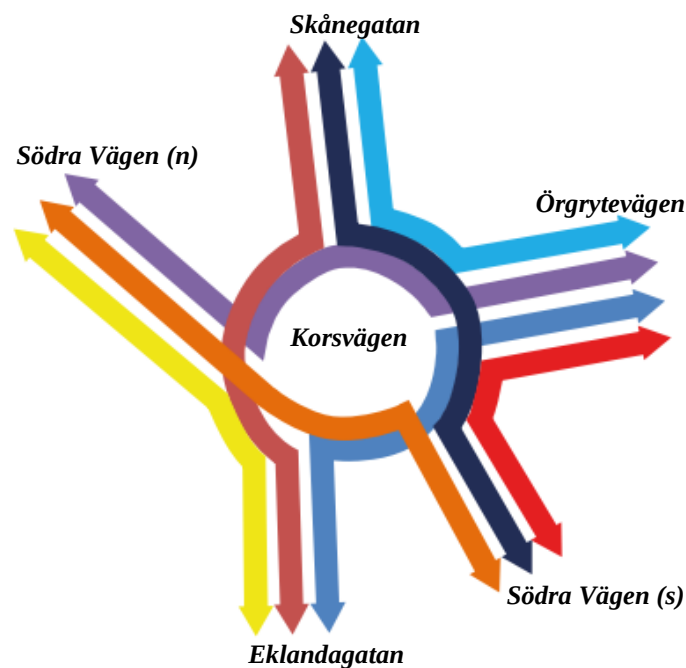
Korsvägen är en del av stadens pendelcykelstråk och förbinder Göteborgs centrala delar med områden i söder och öster/sydöst. Uppskattningsvis passerar runt 7000 cyklister Korsvägen dagligen år 2014, varav ca 800 i maxtimmen. Cykelvägnätet är dock inte helt sammanhängande. Cyklisterna mellan Örgrytevägen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



Figur 7. Dagens cykelstråk runt Korsvägen.
(Källa: Trafikkontorets MapInfo databas, bearbetning WSP)



Figur 8a-b. Ovan, cykeltrafik under eftermiddagens maxtimme enligt räkning i maj 2014, nedan en schematisk illustration av körrelationerna. (Källa: WSP)

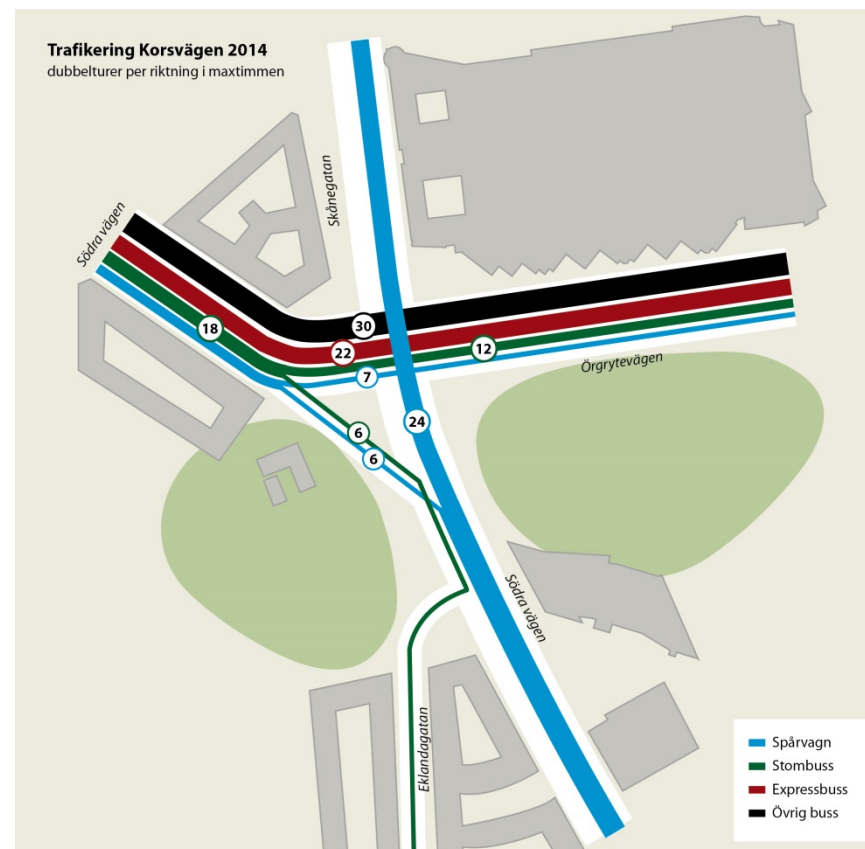


Kollektivtrafik

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 förbindelsespår mellan Skånegatan och Örgrytevägen som inte används för reguljär trafik utan endast som omledningsspår vid större omläggningar. I dessa fall har trafiken ingen möjlighet att angöra hållplats Korsvägen.

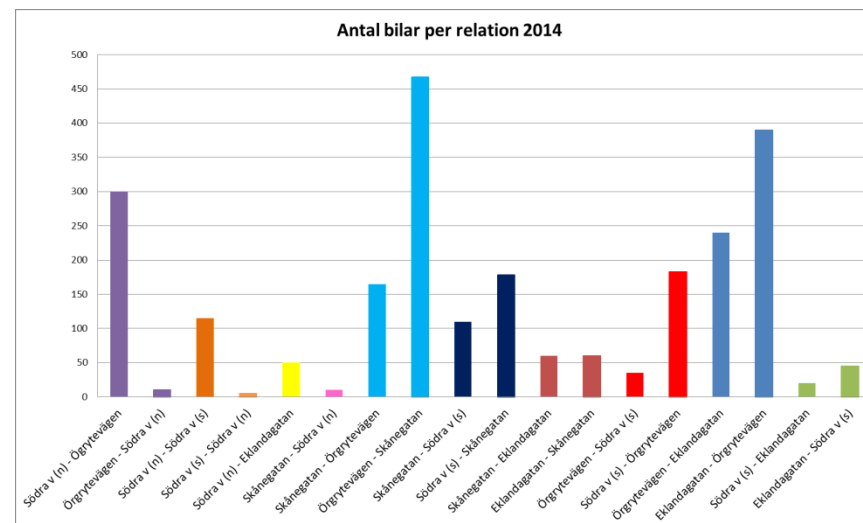


Figur 9. Kollektivtrafik i Korsvägen år 2014, antal dubbelturer per riktning i maxtimmen. (Källa: Västtrafik, bearbetning WSP)

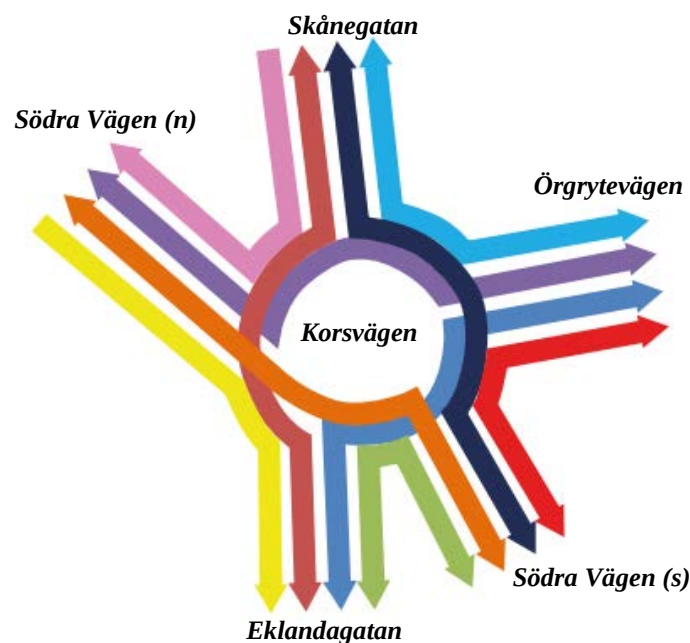
Biltrafik

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 10a-b. Ovan, biltrafik under eftermiddagens maxtimme år 2014, nedan en schematisk illustration av körrelationerna. (Källa: WSP)



4.3 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 11. Personskadeolyckor i området runt Korsvägen under åren 2007-2011. (Källa: STRADA olycksdatabas)

5 Framtidens Korsvägen

5.1 Planeringsförutsättningar och mål

Det finns samband mellan hur vi bygger staden och trafiksystemet, och hur staden och trafiksystemet sedan används. Trafikstrategin, som är vägledande för den fortsatta planeringen och utformningen av trafiksystemet och gaturummen i Göteborg, är ett väsentligt planeringsunderlag som fördjupar översiktsplanens intentioner. För att nå huvudmålen i trafikstrategin krävs nya resvanor, vilket i sin tur kräver ett förändrat trafiksystem. Planeringen 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 kollektivtrafik.

Korsvägen med kringområde är en unik plats med en unik potential för utveckling. I framtiden kommer mycket stora anspråk att ställas på utrymme för vistelseytor, fotgängare, cyklister och kollektivtrafik på platsen. På så sätt kan vi skapa ett attraktivt stadsrum med ett rikt stadsliv på och omkring Korsvägen. Gatumiljö och hastigheter ska anpassas för gående och cyklister utan att för den skull stänga ute andra trafikantslag. Då ytan i stadsrummet är begränsad måste den omfördelas – dels mellan trafikslag, dels mellan trafik och vistelse – för att skapa förutsättningar för attraktivare, livligare och därmed tryggare stadsrum. Minskning av barriärer gör det lättare att ta sig fram, bygger samman staden och sprider stadslivet till fler platser.

Stadsutvecklingsprogram Korsvägen

Korsvägen som trafikplats måste betraktas i sitt sammanhang. Staden arbetar med utvecklingen av Korsvägen och dess närområde i ett så kallat stadsutvecklingsprogram. Det är ett verktyg som uttrycker kommunens vilja över ett större geografiskt område. Programmet har varit vägledande för detaljplanen och andra projekt i området kring Korsvägen och visar en samlad idé för utformning av ny bebyggelse och offentliga rum. Arbetet med stadsutvecklingsprogrammet fortgår löpande och kommer i senare versioner även presentera den övergripande trafikstrukturen för hela området. Arbetet med en trafiknätsplan kommer att startas upp inom ramen för stadsutvecklingsprogrammet under våren 2016.

Inom stadsutvecklingsprogrammet har tre mål identifierats för att skapa förutsättningar i Korsvägenområdet som stödjer stadens utveckling till en livskraftig långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga värden. Dessa är:

Inbjudande stråk och logiska samband

Göteborg är en segregerad stad. Genom att stärka samband och kopplingar och överbrygga barriärer görs staden mer sammanhållen. För Korsvägenområdet handlar det bland annat om att knyta ihop innerstaden med Örgryte och Gårda, underlätta för gång- och cykel och minska det mentala avståndet.

Plats för lärande, upplevelser och möten

Universitet, museer och evenemang har idag en koncentration i Korsvägenområdet. Det är av stor vikt att de här verksamheterna kan fortsätta att expandera inom sina områden även i framtiden, då staden både berikar och berikas av dem. Förutsättningarna för gemensamma kontaktytor ska understödjas i stadsutvecklingsprocessen.

Innerstad med rum för vardagslivet

Vardagslivet är en viktig fråga som genomsyrar stadens arbete. Här finns folk som åker till och från arbetet, folk som bor i området eller som är här i andra syften än att besöka

evenemangen och museerna i området. För dessa är det viktigt att Korsvägen är en smidig bytespunkt och där det är lätt att passera till fots och med cykel.

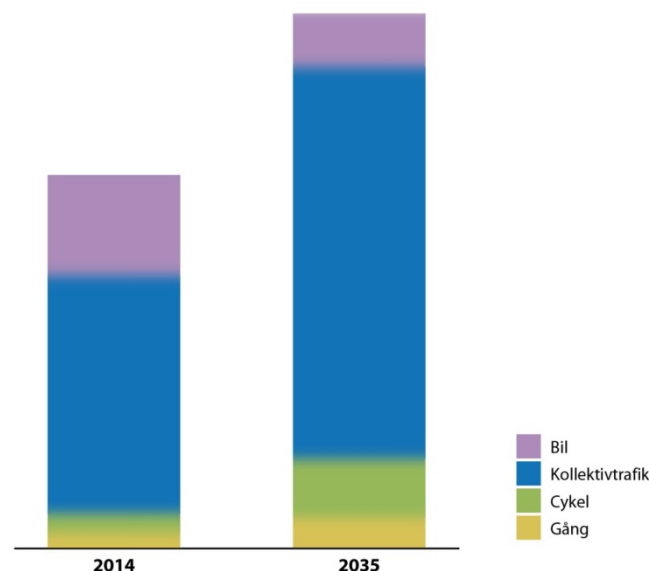
Flexibel detaljplan

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 2022. 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.

Möjlighet för fler människor att nyttja Korsvägen

Många fler människor kommer att röra sig i Korsvägen, särskilt i egenskap av bytande resenärer såväl till/från Västlänken som mellan övriga kollektivtrafiklinjer. Jämfört med dagens situation (år 2014) förväntar man sig närmare en fördubbling av antalet kollektivtrafikresenärer som år 2035 dagligen berör Korsvägen på ett eller annat sätt. Detsamma gäller för gångtrafikanter och cyklister. För att kunna ta emot fler människor på platsen behöver ytorna omdisponeras så att ett mer effektivt utnyttjande av ytan främjas. Ytorna för biltrafik behöver därmed minska och bedömningen är att biltrafiken behöver minska med knappt hälften.

Räknar man det totala antalet människor som dagligen passerar platsen, det vill säga inkluderat de kollektivtrafikresenärer som bara passerar Korsvägen utan att byta samt de resenärer som sitter i bilarna, förväntar man sig en ökning med över 40 %.

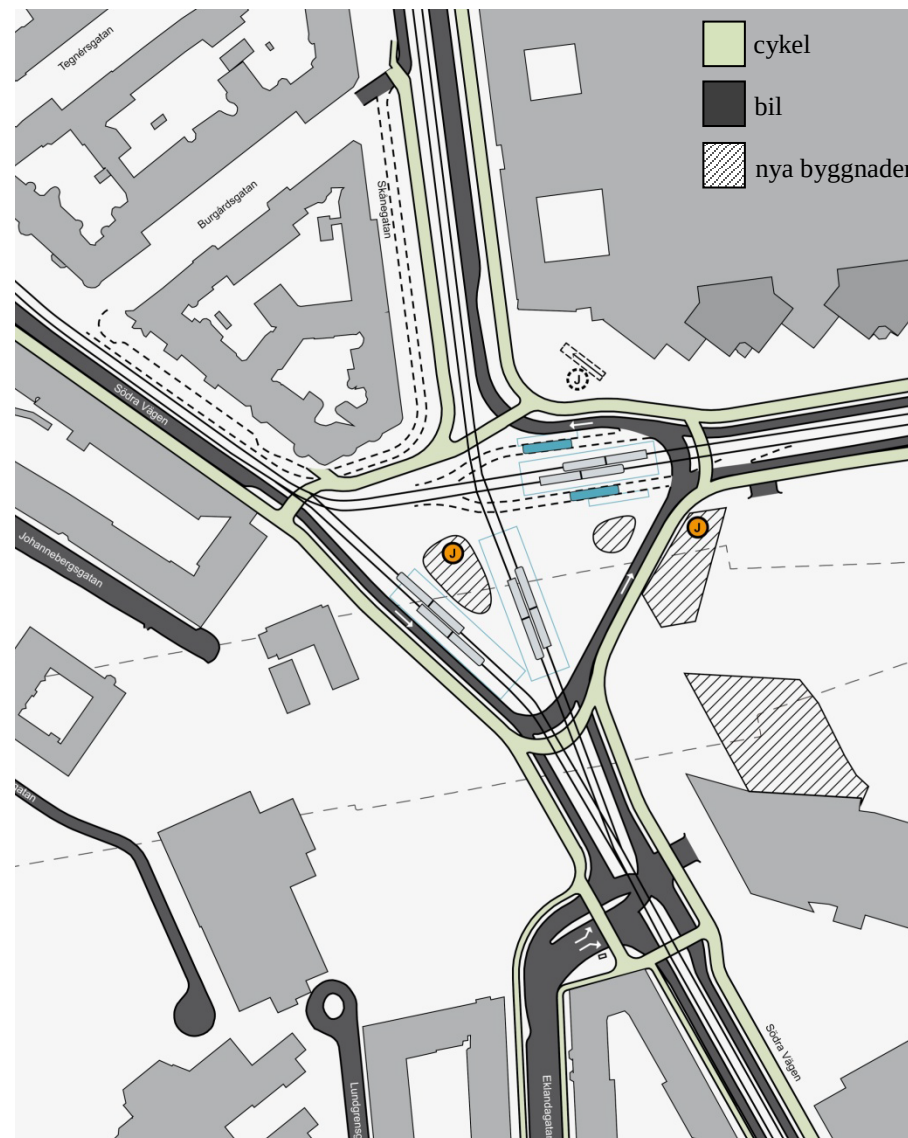


Figur 12. Resandetillväxt och färdmedelsfördelning räknat på vardagsmedeldygn i Korsvägen (Källa: Trafikkontoret Göteborg)

Trafikförslaget

Framtidens Korsvägen ska vara en integrerad plats i staden med fokus på gående och cyklister. Korsvägens funktion som knutpunkt i stadens trafiksystem finns kvar, men mer på de oskyddade trafikanternas villkor. Biltrafiken i Korsvägen kommer att framföras i låg hastighet, i nära samspel med cyklister och fotgängare, samt med väjningsplikt mot kollektivtrafiken.

Den vidare redogörelsen fokuserar på trafiksituationen och tillgängligheten till staden på ett övergripande principiellt plan. Vad tillgänglighet för rörelsehindrade beträffar ska den beaktas enligt gängse regler och tillgodoses på lämpligt sätt. Frågan betraktas i huvudsak som en utformnings- och gestaltungsfråga som kommer att behandlas närmare i kommande detaljplanering.



Figur 13. Trafikförslag för Korsvägen efter 2023 (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

5.2 Gång- och cykeltrafik



Figur 14. Trafikföringsprinciper för gångtrafik respektive cykeltrafik i Korsvägen. (Källa: Trafikkontoret)

Med det nya trafikförslaget förändras förutsättningarna för fotgängare och cyklister i och kring Korsvägen. Gångbanor och cykelbanor föreslås ligga i anslutning till varandra och grundprincipen är att ge förutsättningar för enkelriktad cykeltrafik på båda sidor om samtliga anslutningsvägar, i enlighet med intentionerna i cykelprogrammet. Under en övergångsperiod kan det komma att finnas dubbelriktade cykelbanor, exempelvis på östra sidan av Skånegatan och norr om Örgrytevägen.

Cykelbanorna ska ha naturlig koppling till övriga stråk, varför en viktig uppgift under arbetets gång är att bevaka framtida anpassning/samordning med intilliggande områden.

I anslutningen från Skånegatan har biltrafiken inte längre möjlighet att angöra Korsvägen. Detta reducerar antalet konfliktpunkter för både fotgängare och cyklister som ska passera Skånegatan här. Konfliktpunkterna för fotgängare och cyklister är reducerade även i Korsvägens norra del, i och med avsaknaden av fordonsrörelser mellan Skånegatan och Södra Vägen (n), samt att trafiken från Örgrytevägen endast kan svänga in på Skånegatan.

Korsvägen ska uppfattas som ett innerstadstorg som präglas av låga hastigheter och ömsesidig respekt mellan samtliga trafikslag. Detta

är en nödvändighet eftersom gångströmmarna tidvis, särskilt vid stora evenemang, kan vara så stora att både kollektivtrafik och biltrafik tillfälligt stoppas. En möjlig åtgärd som skulle underlätta i detta avseende är en gångförbindelse under Örgrytevägen, som kopplar samman Västlänkens mellanplan med Svenska Mässan och Skånegatan. En sådan tunnel har diskuterats och ska studeras under 2016. Några beslut har ännu inte fattats.

Förutsättningarna för en cirkulationsplats för cykeltrafik förbättras genom cykelbana längs med biltrafiken från Södra Vägen (s) och i fortsättningen tillbaka i cirkulationen mot Örgrytevägen och/eller Skånegatan. Cykelbana även på Örgrytevägens södra sida skapar förutsättningar för att ta sig österut utan att passera biltrafik och spårväg.

Drygt 2000 cyklister förväntas passera Korsvägen under maxtimmen 2035. Detta motsvarar stadens mål om en fyrdubblad cykeltrafik mellan år 2011 och 2025 samt en efterföljande ökning om 3 % per år fram till 2035.

Det planeras för totalt ca 2000 parkeringsplatser för cykel, uppdelat på ett antal parkeringsytor både över och under mark.

Målsättningen är att cykelparkeringarna ska placeras i anslutning till samtliga stråk som berör Korsvägen samt inom 50 meter (optimalt inom 25 meter) från Västlänkens nedgångar och högst 100 meter från kollektivtrafikhållplats. Storleken på respektive parkering bestäms utifrån cykelflöde och angöringsriktning samt tillgänglig yta. Det kommer också finnas knappt 100 lånecyklar att tillgå. Målet är att blanda väderskyddade och icke väderskyddade parkeringsanläggningar. Anläggning av ett cykelgarage under mark med ca 400 platser planeras i Korsvägens östra del, med direkt anslutning till Västlänksstationens mellanplan.

5.3 Kollektivtrafik



Figur 15. Trafikföringsprincip kollektivtrafik. (Källa: Trafikkontoret)

Spårvagnstrafiken kommer i stort sett fungera som idag. Trafikeringen sker med linjer i nordsydlig riktning med anlop via Södra Vägen (s) och till/från norr via Skånegatan eller Södra Vägen (n). Befintliga hållplatslägen kommer också i stort sett vara kvar. För trafikeringen i öst-västlig riktning leds spårvagnstrafiken som idag, med linjer österifrån via Örgrytevägen samt västerifrån via Södra Vägen (n). Hållplatsen flyttas från väster om, till öster om Skånegatan.

För busstrafiken sker förändringen att hållplatslägen anläggs vid Örgrytevägen på utsidan av spårvagnshållplatsen. Precis som idag kommer spårvagnar och bussar dela hållplatsläge för trafik i nordsydlig riktning till och från Södra Vägen (n) mot Eklandagatan och Södra Vägen (s).

För bytande resenärer mellan spårvagn/buss och Västlänken finns två uppgångar att välja mellan: en uppgång på den centrala torgytan och en uppgång i Korsvägens östra del, på den östra sidan av bilvägen.

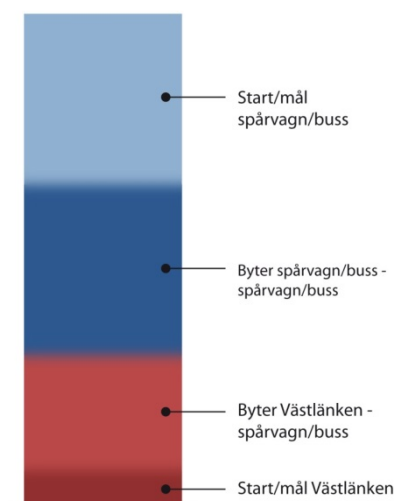
Trafikeringen av buss- och spårvagnstrafik år 2035 är baserad på uppgifter från Västtrafik.⁶ Detta motsvarar en fordonsökning jämfört med 2014 med ca 15 % (16 dubbelturer).



Figur 16. Antagen kollektivtrafik i Korsvägen 2035, antal dubbelturer per riktning i maxtimmen (källa: Västtrafik, bearbetning av Trafikkontoret och WSP)

⁶ Trafikeringen skiljer sig något jämfört med Västtrafiks uppgifter, i det att den så kallade Lisebergslinjen med 10 dubbelturer i vardera riktningen mellan Södra Vägen (s) och Örgrytevägen inte finns med.

Vad gäller kollektivtrafikresenärer som rör sig i Korsvägen förväntas antalet fördubblas till år 2035 jämfört med år 2014. Resandet med enbart buss och/eller spårvagn dominerar platsen. Runt en tredjedel av resenärerna utnyttjar Västlänken.



Figur 17. Totalt resande i Korsvägen 2035 räknat på vardagsmedeldygn (Källa: Västtrafik)

5.4 Biltrafik



Figur 18. Trafikföringsprincip biltrafik. (Källa: Trafikkontoret)

Ny trafikföring

Korsvägens karaktär som cirkulationsplats kommer kvarstå, dock med den betydande förändringen att länken mellan Skånegatan och Södra Vägen (n) försvinner för genomfart. Detta kommer att förbättra trafiksituationen för samtliga trafikslag på platsen då studier på plats visar att denna länk ofta bromsar upp trafikflödena i Korsvägen. Trafiklösningen bidrar också till ökade vistelsevärden på Korsvägens norra sida.

Förslaget innebär försämrade tillgänglighet i vissa relationer, vilket dock ligger i linje med tidigare fattade beslut om Korsvägen i samband med att tunnelalternativet valdes bort. För fordon som anländer norrifrån angörs Korsvägen via Södra Vägen (n). Trafik som idag kommer till Korsvägen via Skånegatan kommer i framtiden in via Södra Vägen (n) alternativt hitta andra vägar utan att passera Korsvägen. Genomfartstrafik som ska norrut kommer däremot att använda Skånegatan. Således är Södra Vägen (n) och Skånegatan kommunicerande kärl där tillfart sker via Södra Vägen (n) och frångår via Skånegatan. Angöring till kvarteret mellan Skånegatan och Södra Vägen (n) närmast Korsvägen sker från Skånegatan med möjlighet att i gångfart passera över torgytan på norra delen av Korsvägen och vidare till Södra Vägen (n).

För fordon som anländer söderifrån (Södra Vägen (s) och Eklandagatan) finns möjlighet att passera Korsvägen och fortsätta till Örgrytevägen och Skånegatan medan trafik österifrån, från Örgrytevägen, enbart har möjlighet till fortsatt färd via Skånegatan.

Eklandagatan kan angöras från Södra Vägen (n) respektive Södra Vägen (s). Den senare är en möjlighet till vänstersväng som inte finns idag. Det innebär således att trafik söderifrån mot Eklandagatan inte längre kommer att belasta Korsvägens cirkulationsplats. Trafik från Örgrytevägen till Eklandagatan behöver antingen köra via Skånegatan till Södra Vägen (n) via Berzeliigatan (alternativt Engelbrektsgatan) eller köra öster om Liseberg på Sofierogatan-Nellickevägen och vidare till Södra Vägen (s). Trafik från Eklandagatan kan välja att köra söderut via Södra Vägen (s), alternativt via Korsvägen till Örgrytevägen eller Skånegatan.

I det fortsatta arbetet med detaljplaneringen av Korsvägen kommer säkerställas att det går att angöra alla adresser, samt någon av Västlänkens nedgångar, för att till exempel hämta/lämna. Det ska finnas plats för taxi samt lastning/lossning vid berörda verksamheter och tillfredsställande möjlighet till bilparkering.

Bilarnas hastighet är begränsad i Korsvägen för att säkerställa ett gott samspel med oskyddade trafikanter. Trafikplats Korsvägen är, precis som idag, inte signalreglerad. Kollektivtrafiken har företräde gentemot biltrafiken. Konfliktpunkter mellan gångtrafik/cykeltrafik och motorfordon regleras med detaljutformning och utreds vidare i kommande arbeten. Intentionen är dock att förbättra framkomlighet och tillgänglighet till platsen för gående och cyklister. Korsningen Eklandagatan-Södra Vägen (s) är den enda som är signalreglerad, med detektorstyrda signaler där kollektivtrafiken har prioritet. Denna korsning kan komma att utformas som en cirkulationsplats med genomgående kollektivtrafikkörfält.

Kapacitet

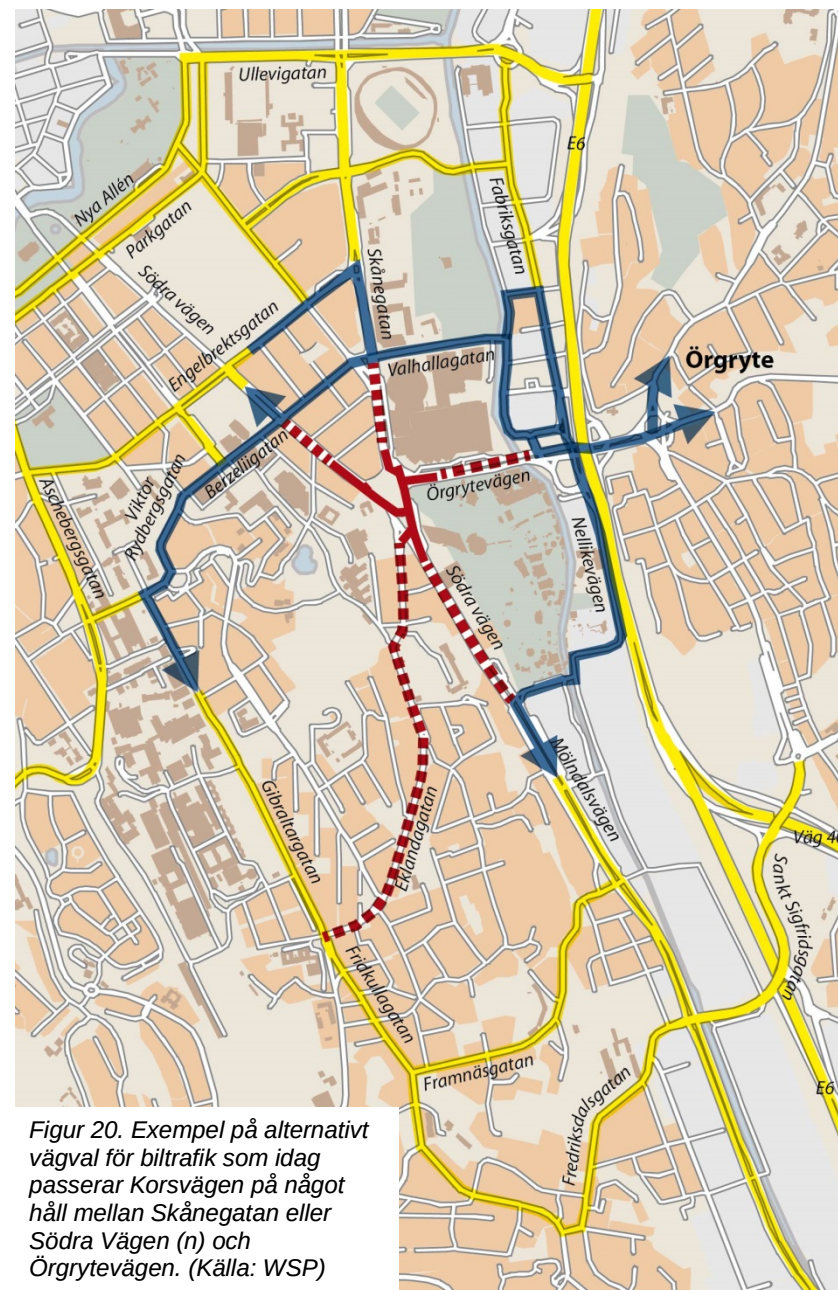
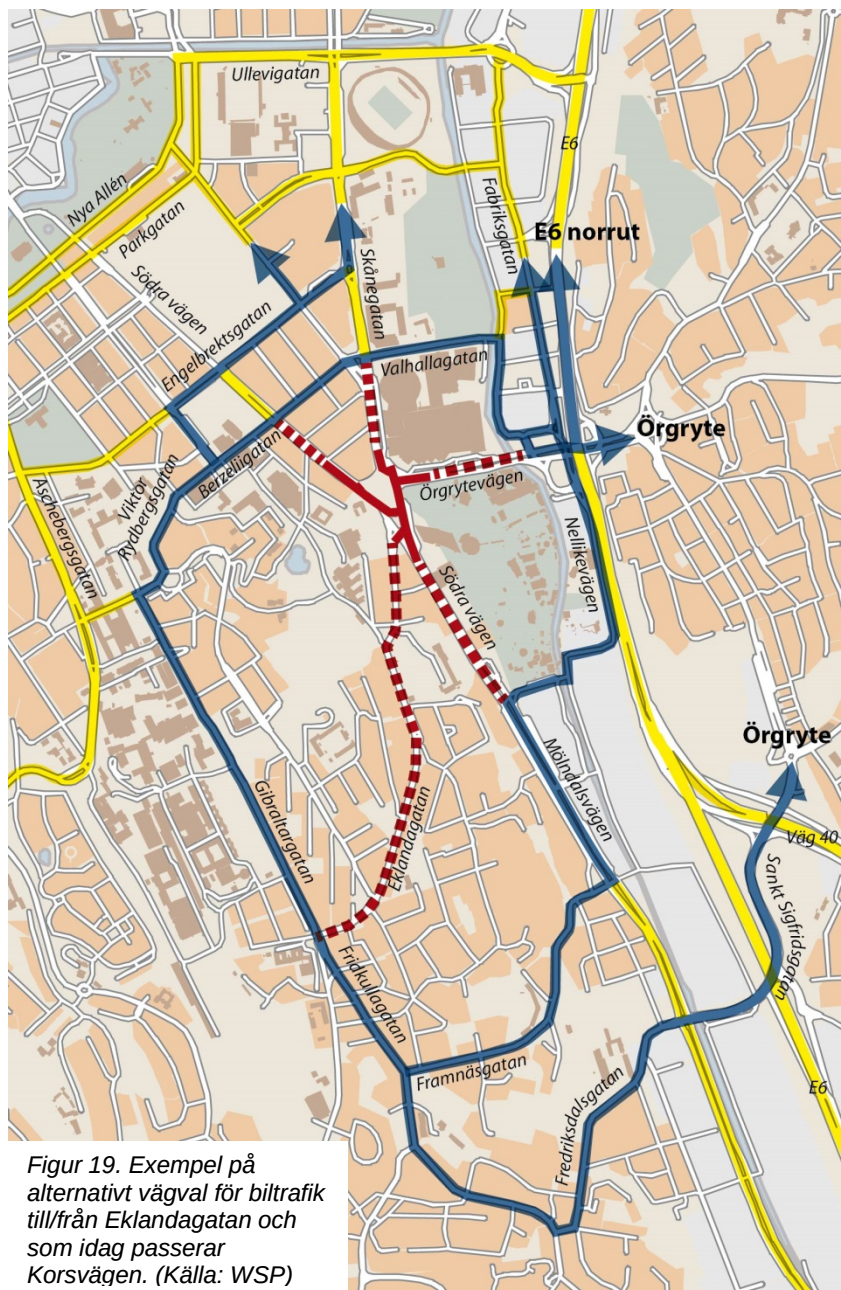
Trafiksimulering av utformningsförslaget visar att kollektivtrafiken har god framkomlighet på platsen. Analyserna visar också att kapaciteten för biltrafiken begränsas avsevärt under maxtimmen på grund av konflikter med gång- respektive cykeltrafik. Beroende på hur stor ökningen av gång- respektive cykeltrafiken blir, samt hur man väljer att detaljutforma och reglera konfliktpunkterna mellan gång-/cykeltrafik och biltrafik, förväntas biltrafiken genom Korsvägen 2035 att uppgå till 1 200-1 500 fordon under maxtimmen. Detta motsvarar en sänkning på ca 40-50 % jämfört med 2014 års trafik. Utanför maxtimmen kommer inga kapacitetsproblem råda under en normal dag.

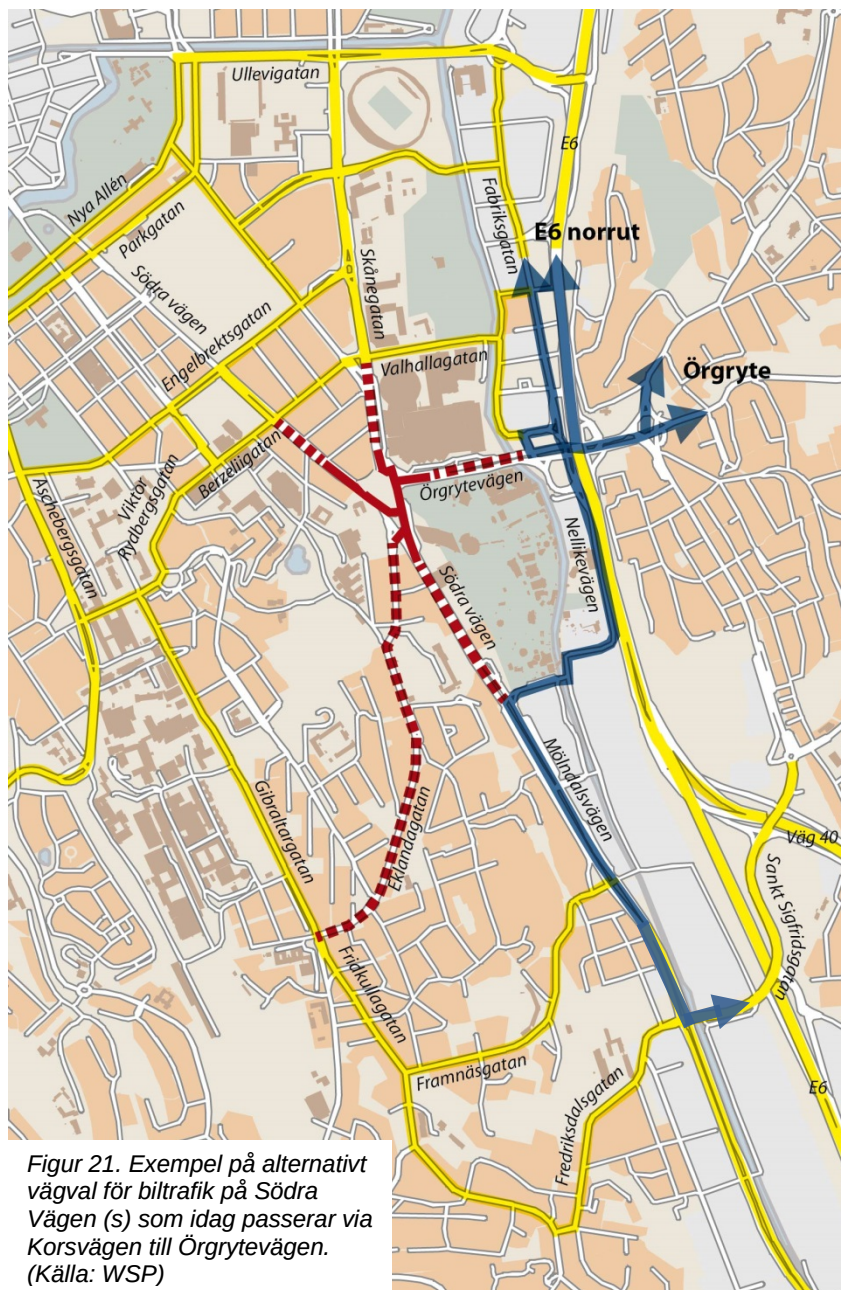
Den ändrade trafikföringen på Korsvägen samt den begränsade kapaciteten för biltrafiken under maxtimmen innebär att många som passerar platsen under rusningstrafik idag behöver förändra sitt resmönster på sikt, dvs åka på annan tid eller välja andra färdmedel. För biltrafiken som använder Korsvägen som in-/utfart till/från andra målpunkter i staden finns möjlighet att välja alternativa vägar, vilka illustreras i Figur 19-Figur 21.⁷

Utryckningsväg för räddningstjänsten

Utryckningsvägen från huvudbrandstationen i Gårda som idag går från Skånegatan, genom Korsvägen, till Eklandagatan, påverkas av trafikförslaget. Lämplig utformning ska diskuteras med räddningstjänsten i kommande arbeten.

⁷ Noteras bör att alternativen har bedömts översiktligt, de har således inte detaljstuderats ur exempelvis vägstandard-, bärighets- eller kapacitetssynpunkt.





Figur 21. Exempel på alternativt vägval för biltrafik på Södra Vägen (s) som idag passerar via Korsvägen till Örgrytevägen. (Källa: WSP)

5.5 Trafiksäkerhet

Framtidens Korsvägen utformas på ett sådant sätt att det är självklart för alla att detta är en gemensam yta där trafikslagen samsas på i princip lika villkor. Trafikmiljön blir mjukare och motorfordonstrafik framförs i låg hastighet. Platsen blir således lättare att överblicka och mer orienterbar, vilket leder till mindre stress och därmed till säkrare konfliktsituationer. Vidare iakttas fortsatt de regler och standarder som gäller hållplatser, med tillräcklig perrongbred, räcken och avgränsningar etc.

Eftersom Korsvägen å ena sidan kommer att besökas av ett mycket större antal oskyddade trafikanter, å andra sidan kommer att ha en mer begränsad biltrafik, är det svårt att säga om huruvida antalet olyckor i absoluta tal kommer att öka eller minska. Den relativa trafiksäkerheten sett per capita bedöms dock öka.

Då många olyckor beror av halka eller ojämna beläggning bör man överväga att lägga markvärme på hela eller delar av Korsvägen.

6 Måluppfyllelse i korthet

Utformningen av framtidens Korsvägen som den presenteras här utgår från de övergripande planer som ges uttryck för i gällande Trafikstrategi, där ett huvudmål är att fokusera på attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv. Trafikförslaget bidrar också till att uppfylla de effektmål för trafiken år 2035 som trafikstrategin slår fast om bl.a. en fördubbling av antalet gång-, cykel- och kollektivresor i förhållande till 2011 års nivå.

Korsvägen 2035 är en viktig pusselbit i stadens utveckling mot en livskraftig, långsiktigt hållbar stad, där sociala, ekonomiska och miljömässiga värden är i balans. Områdets trafiklösning stöder de mål Stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägen identifierar, genom att:

- utveckla trygga, inbjudande och logiska samband i markplan där fokus på exempelvis Örgrytevägen går från bildominerad infart till utpräglad gång- och cykelstråk. Detta för att knyta ihop innerstaden med Örgryte och Gårda och minska det mentala avståndet.
- möjliggöra fortsatt expansion för Korsvägens verksamheter inom sina områden och skapa goda förutsättningar för gemensamma kontaktytor för lärande, upplevelser och möten.
- stärka och utveckla Korsvägen som en knutpunkt för kollektivtrafiken samtidigt som denna integreras på ett bättre sätt med stadens gång och cykelvägnät. Detta för att skapa bättre rum för vardagsliv.

Målen som är uppsatta för att det hållbara resandet ska öka är generella för hela kommunen. I praktiken innebär det att vissa delar av staden behöver ha en ännu starkare utveckling än vad målen anger. Korsvägen bedöms vara en sådan plats och föreliggande trafikförslag innebär att kapaciteten för biltrafiken ungefär halveras jämfört med idag, vilket är i linje med detta resonemang.

Nya Korsvägen ska gå ifrån att vara en utpräglad infartspunkt för biltrafik till att i större utsträckning bli en del av folklivet i innerstaden och nuvarande city. Trafikförslaget ska därför säkerställa goda kopplingar till den omgivande staden för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Trafikförslagets cykelbanor, utpräglade torgyta och tydligare sammanhängande gångstråk ger gående och cyklister relativa fördelar i relation till bilisterna, vilket bidrar till att det blir fler som går och cyklar. En ökad andel cykeltrafik främjas också av planeringen av tillräckligt stora och strategiskt belägna cykelparkeringar.

Området har mycket god kollektivtrafikförsörjning och kommer även i framtiden att utgöra en av staden viktigaste knutpunkter för kollektivtrafik. Den nya utformningen av Korsvägen ger goda förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande på biltrafikens bekostnad, vilket bidrar till målet om en ökad kollektivtrafikandel.

7 Övriga frågor

7.1 Byggskedet

Då Västlänken Station Korsvägen ska byggas kommer detta göras som en eller flera öppna schakter som berör södra delarna av Korsvägen. Färdigställande av trafikytorna kommer att kunna ske först när schaktarbetena är klara och igenlagda. I dagsläget planeras arbetena påbörjas år 2018 och pågå fram till år 2023. Schakterna kan komma att läggas igen något år dessförinnan.

Då det är Trafikverket som bygger Västlänken har de det formella ansvaret för att staden fungerar under byggtiden. Samråd sker kontinuerligt mellan Trafikverket, Trafikkontoret Göteborgs Stad samt Västtrafik angående hur trafiken i staden ska fungera under byggtiden.

En särskild grupp där ovanstående tre parter ingår har bildats för att arbeta med samordning och koordinering av trafik under byggtid (SAMKO). Gruppen har till uppgift att bevaka samtliga trafikpåverkande byggen (inte bara Västlänken) med syfte att skapa en attraktiv stad för boende, näringsliv och besökare även under byggtiden.