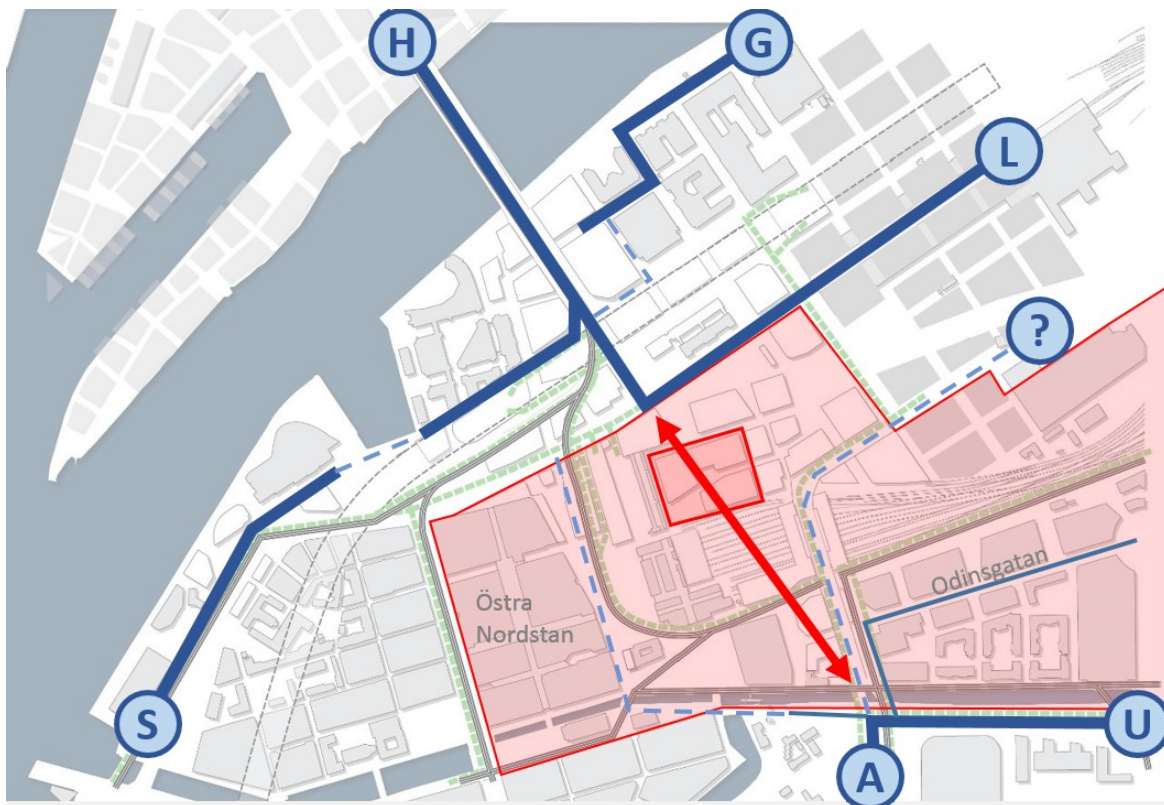


## Nya centralenområdet – en barriär för cykling?

Detta är Cykelfrämjandets yttrande över Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr centralstationen inom stadsdelen Gullbergsvass, Göteborg.

Det redan trafiktäta centralenområdet väntas få en enorm ökning av både gångtrafik, kollektivtrafik (fördubbling) och cykeltrafik (fyr- till femdubbling) tack vare stadsutvecklingen. Problemet är att cykeln kommer i sista hand. Hela centralenområdet blir en monumental barriär för cyklister som isolerar de sydliga pendlingscykelstråken från de nordliga. Barriären skärmar speciellt av Hisingsbron som är den enda fasta kontakten med Hisingen inom flera kilometer.

Det nuvarande planområdet är en liten men mycket central ”brick in the wall”.



*Pendlingscykelstråken i blå feta linjer. Barriärområdet är rosaskuggat med en röd ruta för nuvarande planområde. Röd pil markerar gapet som behöver överbryggas. Allt ritat på en karta från sid 24 i planbeskrivningen.*

Viktiga cykelförbindelser som är blekt streckade är problematiska. Vid Nordstan förutser planerarna ökande konflikter på grund av kraftigt växande gångflöden. Och bangårdsviadukten är ännu bara en lös vision med osäkert stöd. Dess östliga riktning vore mest motiverad för den fördubblade kollektivtrafiken eftersom hela Nils Ericson-området redan ger dem en egen västlig passage. Bron

kunde också ge dem nya hållplatser för en entré rakt ner till perrongerna – lite som Klarabergsviadukten i Stockholm. Men den skulle leda åt fel håll för cyklister, den kan orsaka många interaktioner med bussar och taxi och det kan bli många rödljus för cyklisterna som ska snirkla sig fram den vägen till Hisingsbron.

Stadens Trafikstrategi och Cykelprogram bör beaktas. I Trafikstrategin står det att där fotgängarflödet är högt och där cykeltrafikens framkomlighet prioriteras, bör separerade lösningar prövas, till exempel genom omledning av cykelstråk eller planskildheter. I Cykelprogrammet står det att cykelpendlingsbanor ska vara gena och orienterbara. Cyklisten ska veta riktningen mot de stora målpunkterna, även för den som cyklar där för första gången. Cykelfrämjandet menar att Centralenområdet bör utformas så att både gående och cyklister får bra framkomlighet utan konfliktskapande kompromisser. Det gynnar såväl gående som cyklister.

Cykelfrämjandet vill:

- Ge gående prioritet och lugn och ro mellan perrongerna och Nordstan.
- Ge cyklister en gen och hinderfri förbindelse från gamla Ullevi till Hisingsbron.
- Att satsningar på buss- och tågresande inte hindrar cykelns smarta möjligheter.
- Att kvartersplanering inte bit för bit stänger vägen för framtidens cykellösningar.

Det är inte Cykelfrämjandets ansvar att ta fram lösningar. Men vi ser att en cykelled över eller under Centralen, kanske en cykelbro liknande Cykelslangen i Köpenhamn, skulle klara alla punkterna ovan. Och den skulle kunna bli en otrolig genväg för Göteborgs strävan mot att bli en bra cykelstad.



*Kanske en smidig göteborgsk "cykelslang"? En blå cykelbro är ritad på en karta från sid 50 i planbeskrivningen som annars illustrerar bullernivåer framtagna av Sweco.*

Köpenhamn har sin cykelslang. Göteborg har en täckt ”fotgängarslang” från Nordstan till Lilla Bommen. New York har sin fantastiska gröna High line på 2,4 kilometer där man promenerar i höjd med tredje våningen på Manhattan, intill och ibland igenom hus.

Cykelfrämjandet vill att staden inte godkänner en detaljplan i hjärtat av Göteborg så länge det inte finns en bra lösning på hur våra allra mest prioriterade cykelbanor ska hanteras här. Vi kommer att behöva leva alltmer hållbart och hälsosamt. För att staden ska kunna förtätas på ett hållbart sätt krävs att cykeln – som det emissionsfria transportmedel det är – blir det självklara alternativet för korta resor, men även för fler transporter inom staden. En cykelled över eller under Centralen möjliggör detta, och det gynnar inte bara cyklister utan även gående och staden som helhet.

Cykelfrämjandets göteborgskrets  
mars 2020